16e Année. — N° 777.

Le numéro : 50 centimes
EUROPE : 0 FR. 60 ; AUTRES PAYS : 0 FR. 70

9 Août 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO : UN HORS-TEXTE : THYS, VAINQUEUR DU TOUR DE FRANCE
UN SUPPLÉMENT : LE GRAND PRIX DE FRANCE AUTOMOBILE

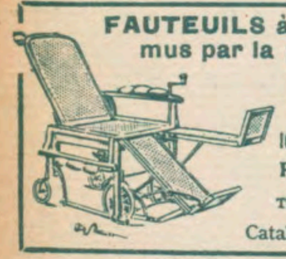
LES HÉROS D'UN DUEL AÉRIEN

En haut, Gilbert qui, le 2 août, vola 1.300 kilom. de Paris à Cacérès, en Espagne (Monoplan Morane-Saulnier moteur Le Rhône, hélice Chauvière, bougies Oléo). — En bas, Maurice Guillaux qui, le lendemain, volait de Paris à Almeida, soit 1.200 kilom. (Monoplan métallique Bayard-Clément).

PIERRE LAFITTE & Cie

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

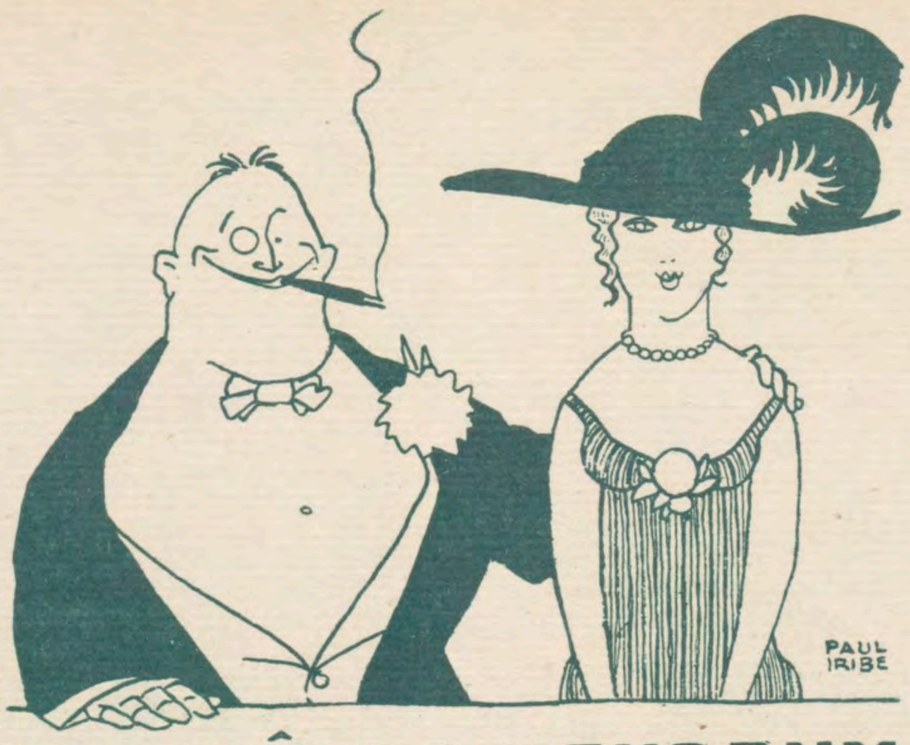
L'INTERMÉDIAIRE
17, Rue Monsigny, Paris.
CYCLES
MOTOCYCLES
AUTOMOBILES
de toutes Marques.
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques.
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
sans aucune majoration.
CATALOGUE FRANCO.

FAUTEUILS à MANIVELLES
mus par la personne assise

DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VI^e^)
TÉLÉPH. : 818-76

Catalogue franco

PLAQUES
POSITIVES
GUILLEMINOT
SANS RIVALES
R. GUILLEMINOT BOESPFLUG & C^ie^ PARIS

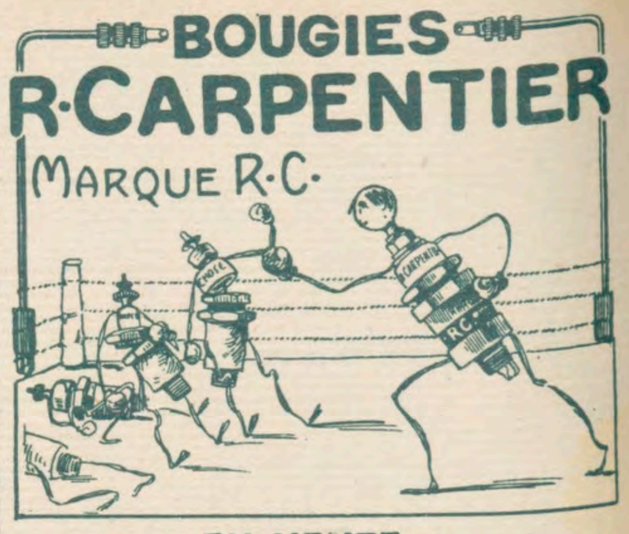
LA PLAGE Merveilleux séjour. LANGRUNE (Calvados).
8 jours, 40 fr. 2 personnes, 70 fr.
SOMMET, 32, Bd Richard-Lenoir, Paris.
(Roquette 19-36.)



POUR ÊTRE HEUREUX
QUE FAUT-IL ?
UN PEU D'**OR**
MAXIMA achète
BIJOUX, DIAMANTS, PERLES
au **MAXIMUM**
Reconnaissances : au mieux

PAIE DE GROS PRIX
AUTOS DE MARQUE
AYANT MOINS DE 2 ANS DE DATE

TÉLÉPH. 114-50 — 1^bis^ Boul^d^ des ITALIENS — 2^e^ ETAGE

BOUGIES
R·CARPENTIER
MARQUE R·C·


EN VENTE :
chez tous les bons agents et garages de Paris et Province

AUX MARINS
7 et 9, av. de la Grande-Armée, PARIS

Spécialité de Vêtements et articles pour les sports : Automobilistes, Cyclistes, Motocyclistes, Aviation et Tennis (marque Cirna).

*Grand choix de caoutchoucs et imperméables tout prêts à porter, depuis **35** francs.*

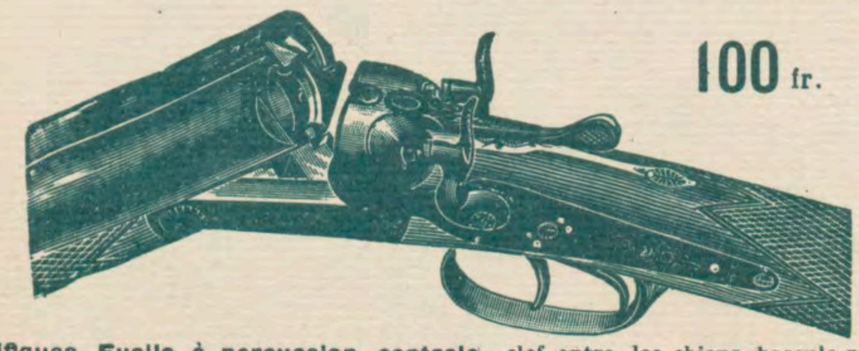
Livrées en tous genres nouveaux modèles.

Envoi franco du catalogue général sur demande

SUSPENSOIR MILLERET
élastique sans sous-cuisses, 2 fr. 50
pour VARICOCÈLES, HYDROCÈLES, CAVALIERS
BANDAGES CURATIFS. BAS-VARICES.
LE GONIDEC, 24, Rue Rambuteau, PARIS.

3.000 FUSILS DE CHASSE sacrifiés aux prix du gros

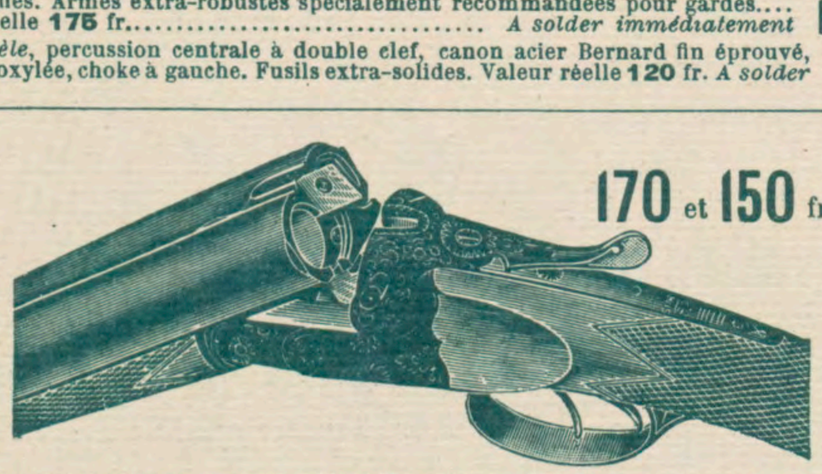
NOMBREUSES ET REELLES OCCASIONS, CALIBRES 12-16-20



100 fr.

Magnifiques Fusils à percussion centrale, clef entre les chiens, bascule renforcée à oreilles, triple fermeture, canon acier fin éprouvé, poudre pyroxylée T ou M, choke et demi-choke rectifiés. Armes extra-robustes spécialement recommandées pour gardes.... Valeur réelle **175** fr..... *A solder immédiatement* **100** fr.

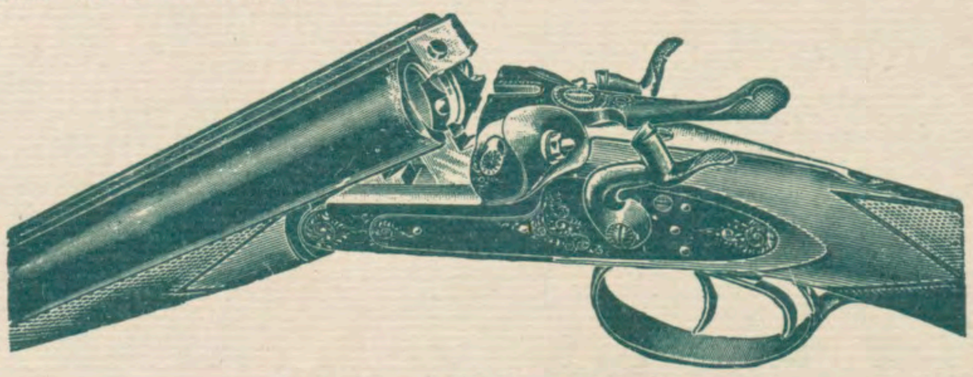
Autre Modèle, percussion centrale à double clef, canon acier Bernard fin éprouvé, poudre pyroxylée, choke à gauche. Fusils extra-solides. Valeur réelle **120** fr. *A solder* **70** fr



170 et **150** fr.

Merveilleux Fusils Hammerless, véritable systeme anglais Anson-Deeley à sûreté, triple verrou Greener, bascule renforcée, canon acier fin, avec bande rationnelle décroissante ou « plume » sans bande, éprouvé, poudre pyroxylée T ou M, chokes rectifiés, portée et pénétration garanties. Valeur **250** à **300** fr..... *Prix spécial* **170** et **150** fr.

Même Modèle, canon plus fin, à triple épreuve de poudres pyroxylées T et M. Valeur **300** à **350** fr..... *Sans concurrence* **200** fr.



TRIPLE VERROU GREENER

Fusils a percussion centrale, clef entre les chiens, *bascule encastrée*, triple verrou Greener, canon acier fin pour poudre pyroxylée, choke et demi-choke, excellente qualité courante garantie. Valeur **170** fr..... *Affaire exceptionnelle* **120** fr.

Même Modèle très fin, bascule renforcée à oreilles et ailerons ..... Valeur **200** fr ..... *Sans précédent* **140** fr.

275 fr.

Modèle riche extra-fin, monture triple entaillage, belle bascule de forge d'une résistance exceptionnelle, canon de marque **Didier-Drevet, Cockerill, Ronchard-Cizeron**, etc., tir parfait. Arme de toute beauté..... Valeur **400** fr..... *A profiter de suite* **275** et **300** fr.

FABRIQUE CENTRALE D'ARMES Maison HENRI SCHERRER O. Q
MANUFACTURIER BREVETÉ

TÉLÉPHONE : ARCHIVES 28-76 — ***81, Rue de Turbigo, PARIS*** (USINES A SAINT-ETIENNE ET A LIEGE) — TÉLÉPHONE : ARCHIVES 28-76

LE MEILLEUR MARCHÉ DE TOUTE LA FRANCE ø CATALOGUE GRATIS

16e Année. — N° 777. Le Numéro : **50** Centimes. EUROPE : 0 FR. 60; AUTRES PAYS : 0 FR. 70. 9 Août 1913. — Tous les Samedis.

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois

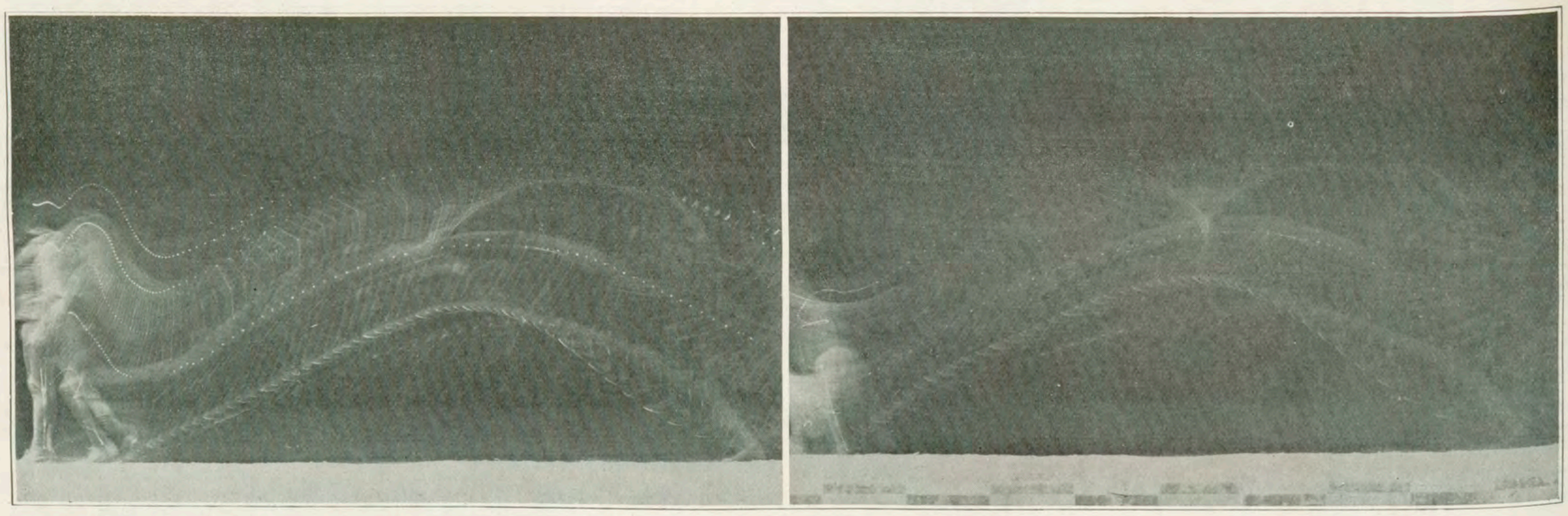
PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

UN CURIEUX DOCUMENT : LE PILOTE PHOTOGRAPHIÉ PAR LE PASSAGER (1)

Au cours d'un récent voyage en aéroplane de Londres à Paris, par Douai, M. Roux, passager du brillant aviateur Geo Chemet, a fait une collection de clichés très remarquables. Nous en publions une partie. Le plus original est celui que nous reproduisons ici : M. Roux a réussi à photographier Geo Chemet en plein vol, tandis que, au-dessous d'eux, défile le sol français qu'ils viennent d'atteindre après une magnifique traversée de la Manche. Nos lecteurs sauront, sans nul doute, apprécier l'intérêt de ce tour de force photographique.

(1) Voir la double page.



LES TRAJECTOIRES DU SAUT EN LONGUEUR

Étude des trajectoires décrites par l'ath'ète dans le saut en longueur avec élan. — *Autre enregistrement des trajectoires dans le saut en longueur avec élan.*

L'EFFORT ATHLÉTIQUE ANALYSÉ PAR L'IMAGE

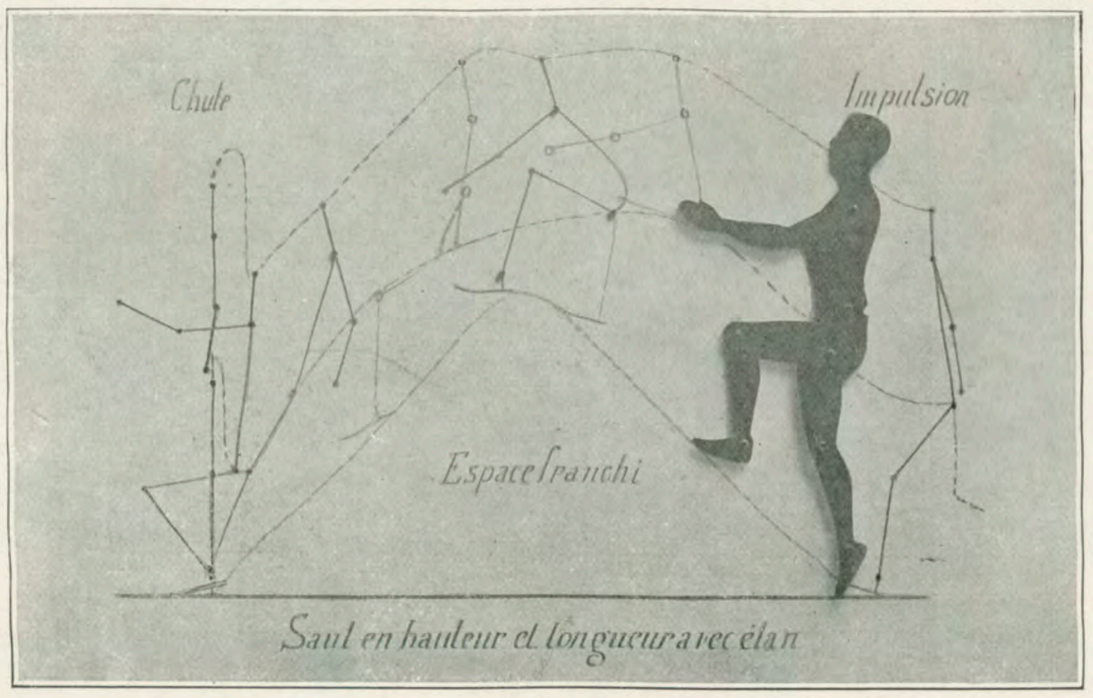
PAR GEORGES LE ROY

Il faut avant tout évoquer ici, ne fût-ce qu'en quelques lignes, le souvenir de Marey.

Marey? Qui est-ce? Simplement une de ces intelligences d'élite dont l'œuvre — ô combien populaire cependant ! — et même le nom sont ignorés du grand public. Eternelle histoire que celle de la plupart des grandes inventions et de ceux de qui la géniale trouvaille fit fortune sans apporter à leur auteur ni gloire ni profit. Comme beaucoup d'autres, Marey suivit sa destinée laborieuse, dans le rang, sans chercher à se mettre en évidence, sans éclats de trompette autour de lui pour attirer l'attention sur sa personnalité qui en valait pourtant la peine. Homme de laboratoire, sincère avec soi-même, peu soucieux d'une réclame personnelle, qui le laissait indifférent et dont, âme simple, il n'entrevoyait pas la nécessité, Marey, à peu près inconnu des gens de son époque, demeure complètement ignoré de ces foules passionnées à l'heure actuelle pour le cinématographe. Quels sont ceux d'entre vous, ô milliers et milliers de spectateurs, attentifs en ce moment aux péripéties du drame qui se déroule sur le film, qui savent que la cinématographie, spectaclifiée et habilement commercialisée aujourd'hui, fut inventée par Marey? Combien infinie aussi est la minorité de nos contemporains ayant apprécié les travaux de ce profond chercheur sur le vol des oiseaux, travaux orientés, il est vrai, dans un sens scientifiquement abstrait ! Eloigné par ses tendances et par ses prédispositions naturelles de l'activité sportive, Marey, qui s'attacha à analyser l'effort athlétique humain, fut-il, à sa manière, un précurseur des hommes de sport de notre époque? Sa conception de l'effort, toute analytique, était à ses yeux du domaine physiologique, et vous y verrions volontiers, aujourd'hui, une étude très fouillée du style par l'image.

La pratique des exercices physiques a déterminé l'évolution des idées sportives originelles de la jeunesse française. Les tendances premières assez vagues et d'une justesse de conception naturellement embryonnaire ont fait place à un sens plus pratique, plus positif, plus rationnel du sport, envisagé dans sa rigoureuse pureté. C'est ce qui nous conduit logiquement à la recherche de la meilleure performance, du résultat brutal de l'effort physique, ainsi qu'à l'examen et à la pratique des moyens permettant à la mécanique humaine de s'améliorer. Et cette préoccupation exige le travail préalable de mise en condition, l'entraînement précédé du contrôle médical qui en assure la possibilité.

Tout en dehors de cela n'apparaît que comme théorie. Le rôle du théoricien en matière de sport est assez ingrat ; on l'écoute généralement par courtoisie, mais non sans envie de l'envoyer à tous les diables, quand il n'appuie pas sa dialectique sur un passé sportif susceptible de donner à sa doctrine une réelle autorité. Aussi bien, on écoute déjà distraitement ceux de qui l'expérience a été acquise sur le champ de bataille. Alors les autres...



RECONSTITUTION DU SAUT EN LONGUEUR

Reconstitution graphique du saut en longueur, d'après les indications fournies par la chronophotographie.

L'œuvre de Marey, exclusivement théorique, s'impose cependant par son caractère scientifique. Ses études expérimentales sur l'effort athlétique analysé par l'image sont, nous semble-t-il, de nature à retenir l'attention des gens de sport et a éveiller dans leur esprit des aperçus nouveaux qui peut-être, y sommeillent et qu'un rien imprévu peut tirer de leur somnolence.

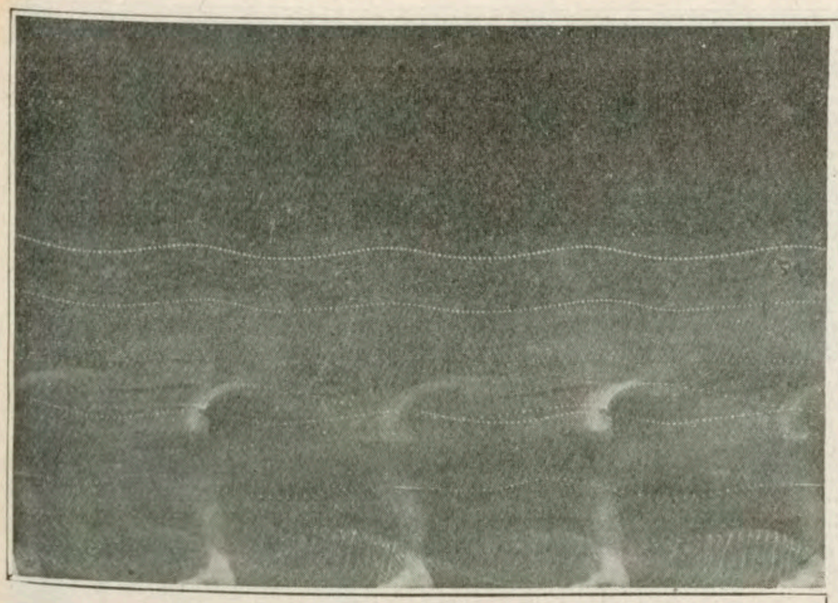
LA GENÈSE D'UNE DOCUMENTATION

Marey n'est plus aujourd'hui. Mais Demeny, son collaborateur immédiat, vit encore et a orienté son activité du côté de l'Education physique de la jeunesse dont il a amorcé et dirigé le mouvement en France depuis vingt-cinq ans. Il en a profité pour créer des méthodes ingénieuses, harmonieuses, autant que rationnelles, auxquelles des éducateurs de la dernière heure ont fait de larges emprunts, mais sans citer, bien entendu, la source à laquelle s'alimentait leur érudition spontanée.

A l'époque où Marey et Demeny commencèrent leurs travaux, le sport était à peu près inexistant en France, et le champ de leurs investigations se trouvait par conséquent fort limité. D'autre part, eux-mêmes « tâtonnaient » — si l'on peut dire — se mettaient progressivement au point, et c'est par une étude expérimentale de la locomotion humaine, sous les aspects de la marche et de la course, qu'ils appliquèrent pour la première fois au sport les expériences précédemment faites par Marey sur le vol des oiseaux.

Nous voici donc à l'origine toute première de cette série de travaux qui aboutissent aujourd'hui, grâce à la collaboration des officiers du cadre fixe de Joinville, à enrichir le laboratoire d'études physiologiques de l'Ecole de ces étranges documents chronophotographiques, par quoi les différentes phases de l'effort athlétique sont fidèlement transcrites sur une plaque sensible. C'est par le simple cliché photographique que Marey commença ses recherches. Il ne tarda pas à se rendre compte que si précis, si fidèle que soit le plus rapide instantané, il ne fournissait qu'un document insuffisant pour permettre une étude très poussée du mécanisme humain dans ses manifestations sportives.

L'image unique n'exprime qu'une physionomie unique du mouvement, qu'un très bref instant de la vie active. Il est indispensable, au contraire, qu'une transcription graphique complète permette de suivre toutes les phases de l'activité athlétique depuis le moment où le système musculaire du sujet entre en fonction jusqu'à l'ultime instant où il revient à l'état d'immobilité. C'est ainsi que les différentes formes de l'athlétisme : course, saut en longueur, en hauteur, en profondeur, à la perche, etc., peuvent être soumises à un contrôle très édifiant. L'expérimentateur réussit dès lors à fixer sur un même document une successive série d'attitudes indispensable à l'étude expérimentale sérieuse du mouvement.



LA MARCHE
Cette chronophotographie montre la superposition des trajectoires effectuées par l'athlète pendant la marche.

PREMIERS TRAVAUX

C'est donc pour la marche et pour la course, et par le procédé de la simple photographie, que Marey et Demeny firent leur première analyse cinématique des mouvements du corps et des membres de l'homme, analyse qui leur permit d'enregistrer des indications sur « la forme caractéristique des trajectoires décrites par les points remarquables du corps ce qui implique que, dans la manifestation de l'effort il est d'autres points qui peuvent être négligés sur la valeur des visions horizontale et verticale de chacun de ces points et à des instants successifs équidistants sur les degrés d'abaissement et d'élévation du corps au-dessus du sol et les attitudes successives des membres d'un même côté. Les observations ainsi relevées se rapportaient à la projection du mouvement sur un plan vertical parallèle à la direction générale de la progression. En d'autres termes, le problème consistait à fixer sur une même plaque la succession des attitudes d'un sujet accomplissant un exercice athlétique. C'est ainsi qu'on put obtenir une image réellement vivante, une image active et complète du mouvement au lieu de cette image figée, morte et tout au moins partielle qu'offre le simple instantané qui ne donne qu'une impression essentiellement momentanée, et non point intégrale, de l'effort accompli par l'athlète. Il nous est impossible de suivre ici Marey et Demeny à travers les méandres d'une technique serrée et ingrate pour le lecteur.

Transcrivons simplement cette observation, critique faite par eux-mêmes de leurs expériences originelles, que : « Le mouvement ne se passe pas essentiellement dans un plan vertical », que « chaque point du corps dans la marche, dans la course, décrit en réalité une courbe gauche » et « que les mouvements dans le sens perpendiculaire à la progression échappent à la projection verticale, notamment les mouvements du tronc ». Ce sont ces observations qui vont nous conduire à suivre les nouvelles études des expérimentateurs et nous amener tout naturellement, en suivant l'évolution de leur pensée, à interpréter avec eux les phases de l'effort athlétique, déchiffré par une transcription graphique analysant la succession des mouvements du mécanisme humain dans ses manifestations sportives.

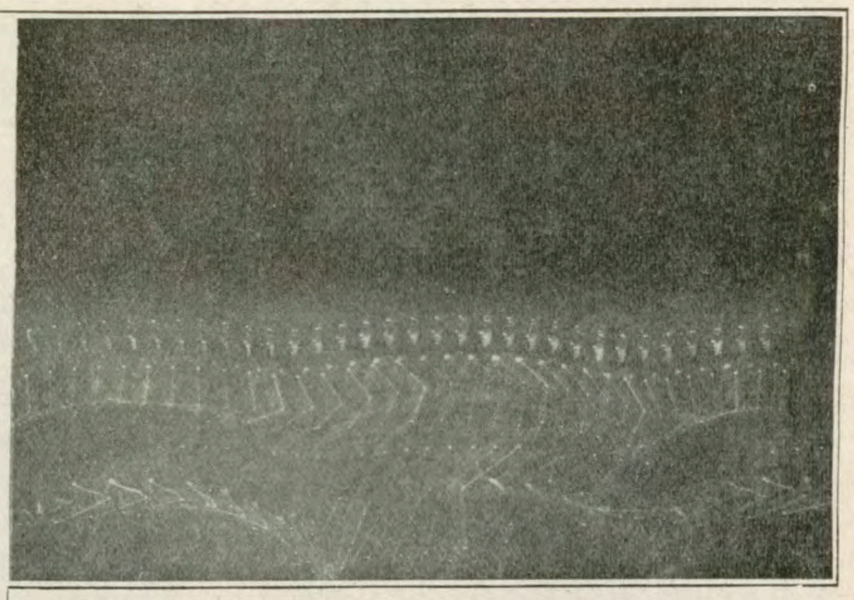
Ces mouvements, Marey et Demeny les soumirent donc au contrôle de la chronophotographie, mère du cinématographe.

La manière est appréciable, parce que juste, en ce sens que le sujet en expérience conserve l'entière liberté de ses mouvements.

Il accomplit, devant l'appareil, l'exercice physique dont on veut graphiquement enregistrer toutes les phases et cela en toute indépendance, sans avoir à régler ni à modifier le moindrement ses allures naturelles, par conséquent sans les altérer.

Dès lors, nous voyons apparaître la remarquable ingéniosité des expérimentateurs, subtils analystes des mouvements du mécanisme humain. On conçoit facilement qu'ils aient commencé par l'exercice le plus simple, l'exercice naturel : la marche, les principes fondamentaux d'étude expérimentale établis par cette première série d'expériences devant être adaptés par la suite à d'autres sports. tels que la course, le saut, sous ses différentes formes, le lancement du poids, etc., etc.

LE COUREUR VU D'EN HAUT
Images successives d'un coureur chronophotographié en profondeur.



LA COURSE DE FOND
Enregistrement des mouvements de l'athlète dans une épreuve de fond, au moyen de la chronophotographie.

COMMENT L'ATHLÈTE ACCOMPLIT-IL SON EFFORT?

Une question initiale se posait dès lors: « Comment l'homme se déplace-t-il quand il marche, quand il court, lorsqu'il saute? Quels sont chez lui les muscles en fonction athlétique? Quels sont ceux qui doivent être et sont dès lors, le plus sollicités? »

Marey et Demeny appliquèrent à la solution de cette question les deux méthodes d'investigations qui subsistent encore : la chronophotographie simple et la chronophotographie graphique.

C'est ainsi qu'ils purent étudier les mouvements du tronc dans la marche et dans la course par les « sinuosités de la trajectoire du sommet de la tête en projection horizontale », les « torsions du tronc suivant l'axe vertical », les « mouvements de la ligne des hanches et de la ligne des épaules », les « mouvements intéressant la totalité du tronc », bref le travail mécanique de tout l'être humain en fonction de marche et de course. Ces mouvements du tronc, lorsque l'individu marche ou court, et quelle que soit l'allure à laquelle il avance se manifestent sous trois aspects, constatés par Marey et Demeny !

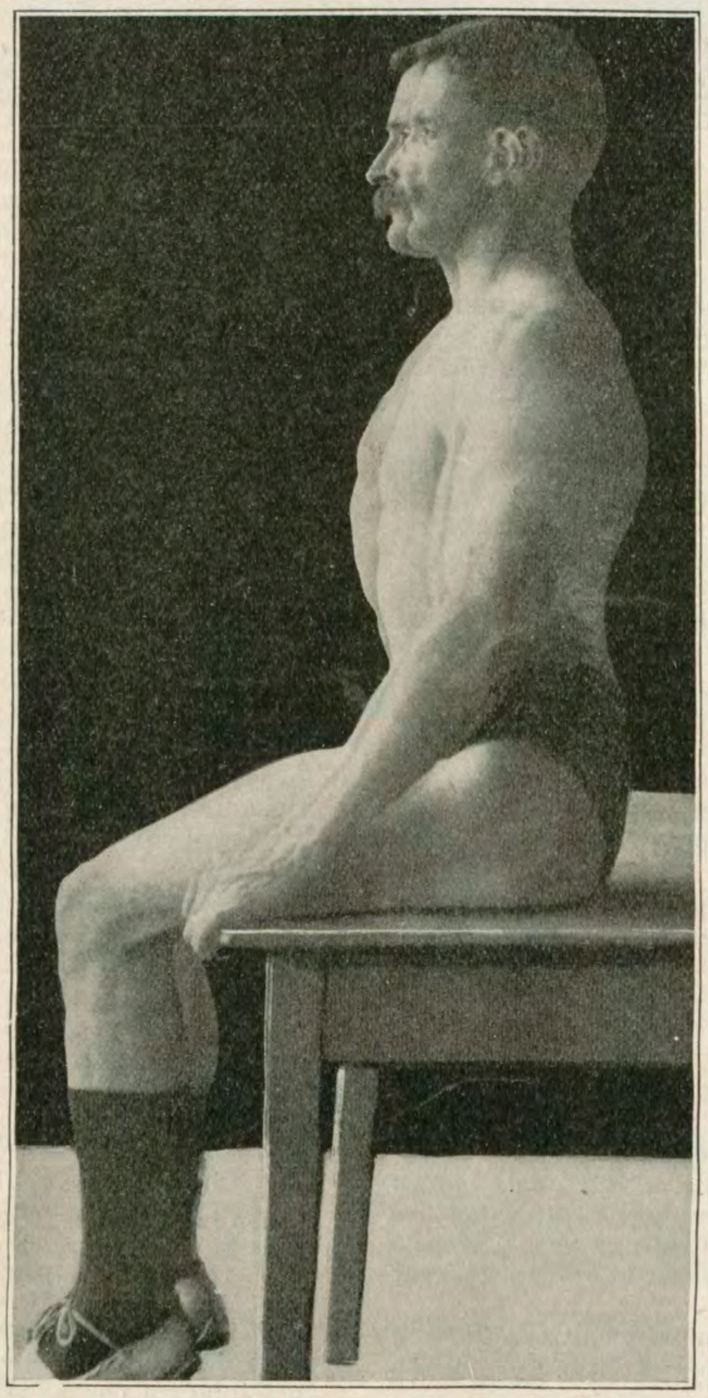
1° Par des torsions suivant un axe vertical;

2° Par des torsions suivant un axe horizontal;

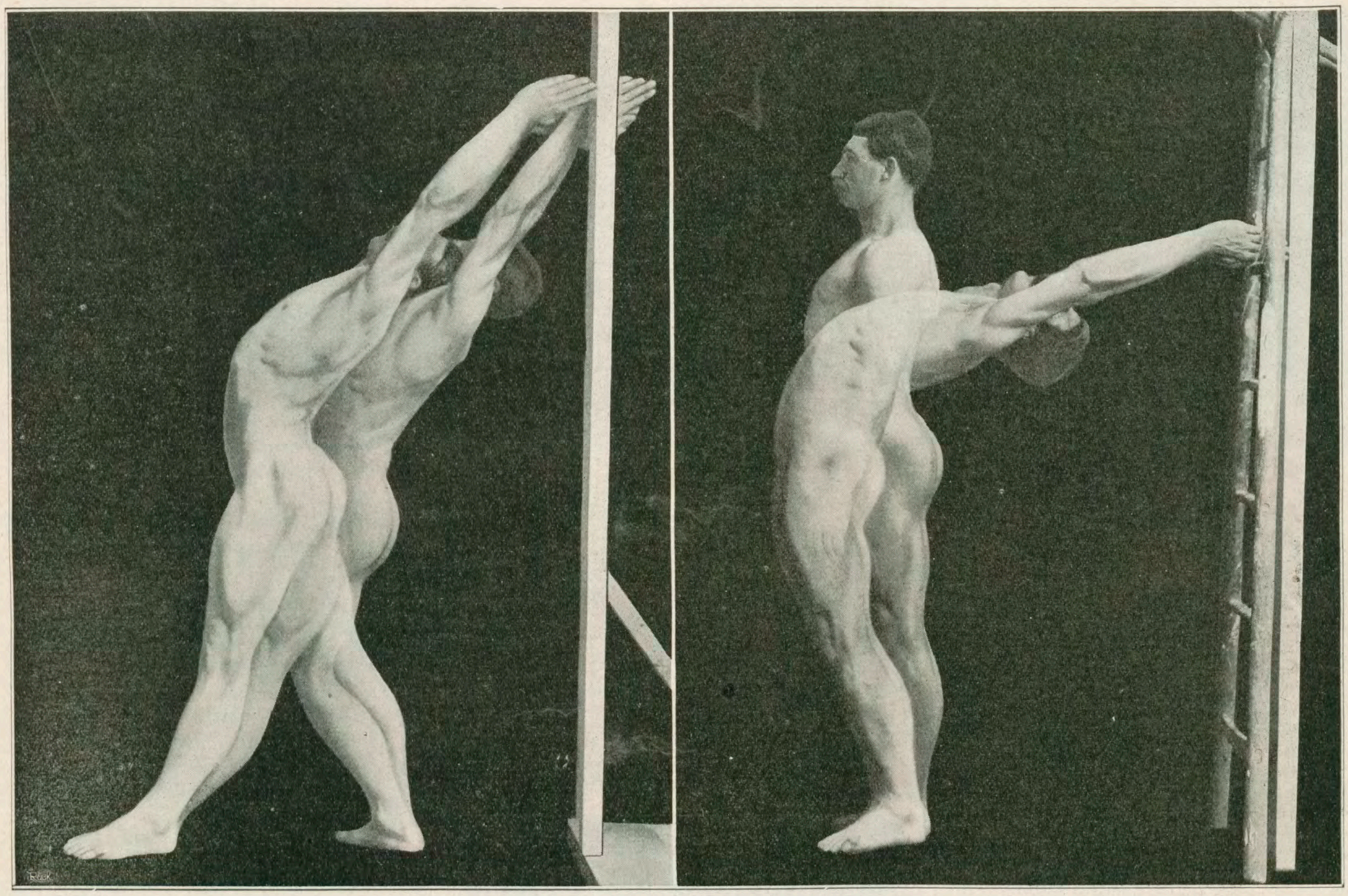
3° Par des mouvements de totalité (balancement d'avant en arrière et balancement latéral).

On sait que tout mouvement représente une dépense d'effort et que, en sport, il y a lieu de juguler la manifestation du mouvement tant au point de vue de l'économie de l'effort, qui joue un rôle considérable dans l'endurance, que sous le rapport de la vitesse qui veut plus encore que l'effort ne fasse pas appel qu'aux mouvements strictement utiles.

L'homme qui pratique un sport se rend compte par soi-même de cette nécessité lorsqu'il s'entraîne intelligemment, c'est-à-dire en raisonnant ses actes mécaniques, quand sa pensée dirigeante et éducatrice guide son travail. Il opère sur lui-même. Il est seul à connaître les sensations par lesquelles il passe pendant toute la durée de l'effort qu'il poursuit. Par le système chronophotographique, Marey et Demeny et les continuateurs de leurs œuvres analysent, non point ces sensations qui sont impressions essentiellement intimes, mais l'enchaînement des mouvements qui les a fait naître.



PHOTOGRAPHIE COMPOSITE
Étude du mouvement de la cage thoracique pendant la respiration.



L'EFFORT ÉTUDIÉ PAR LES PHOTOGRAPHIES COMPOSITES

Cette photographie composite, faite à l'École de Joinville, montre les divers mouvements effectués par le corps, dans la flexion en arrière.

Ce document fixe par l'image, depuis la position de départ, le déplacement du corps dans le mouvement de flexion du tronc en arrière.

Et c'est ainsi qu'on obtient la courbe, les courbes, traduisant le travail mécanique de l'athlète exprimé par le déplacement du sujet dans l'espace. Ainsi comprise, une analyse de l'effort athlétique basée sur l'examen graphique du mouvement présente un intérêt indéniable pour les hommes de sport. Il est malheureusement à craindre qu'elle laisse indifférents beaucoup de jeunes gens extrêmement bien doués pour l'exercice qu'ils ont choisi, dans lequel ils excellent, et qu'ils travaillent sous une forme essentiellement physique. Comme le système leur réussit, ils ne songent pas à s'encombrer de préoccupations complémentaires.

Combien en est-il qui ont la sensation et justifient d'ailleurs leur scepticisme par leur carrière sportive, qui n'entendent obéir qu'à leur impression personnelle, celle-ci commandant et dirigeant sans contrôle tous leurs actes !

Mais les études de Marey et Demeny, encore que théoriques, empruntent à leur caractère scientifique une tout autre envergure.

Comment opéraient Marey et son collaborateur et comment opère-t-on à l'heure présente pour obtenir les épreuves chronophotographiques par quoi on analyse l'effort de l'athlète, en fixant graphiquement la succession des mouvements qui traduisent cet effort ?

Remontons aux études initiales des expérimentateurs en prenant pour objet d'étude les mouvements du tronc dans la marche et dans la course.

Pour se rendre compte des mouvements de torsion suivant l'axe vertical, Marey et Demeny usèrent du procédé de la chronophotographie simple.

Le puits d'expérience est formé d'une cabine rectangulaire d'une vingtaine de mètres de longueur, complètement ouverte sur l'un de ses grands côtés et entièrement tendue de velours noir. Sinistre aspect ! On dirait un immense wagon mortuaire. En somme c'est un hangar fermé sur trois côtés. Le sujet, entièrement habillé de vêtements blancs très ajustés passe au-dessous d'un photochronographe braqué verticalement à 12 mètres de hauteur. C'est ainsi qu'on obtint une série d'images en raccourci transcrivant les positions relatives du corps d'un coureur pendant l'effort.

De l'opinion même des expérimentateurs, les mouvements de torsion du tronc n'étaient pas ainsi suffisamment indiqués pour qu'on pût en comprendre la continuité.

La seconde méthode d'investigations comble cette lacune.

Cette fois, le sujet se présente la tête encapuchonnée et complètement vêtu de noir. Des points blancs sont fixés à la tempe, à l'épaule, à la saignée du bras, à l'attache de la cuisse, à hauteur du genou et un peu en avant de la cheville. Des baguettes blanches relient les point ainsi placés au bras et à la jambe. L'athlète qui va se soumettre à l'exrience prend sous sa cagoule l'apparence d'un condamné paré pour quelque moyen âgeux supplice. Dès lors, ce qui se passe est bien simple. Les deux tons noirs du costume et de la cabine se fondent et la plaque n'est visiblement impressionnée que par les baguettes et par les points blancs très accusés sous la lumière solaire.

C'est un dispositif spécial de l'appareil, dont nous ne pouvons donner ici la description, qui permet dès lors de fixer sur la même plaque une succession d'images instantanées dont le nombre va quelquefois jusqu'à cinquante à la seconde.

Et ce sont ces images quï expriment graphiquement les différentes phases de l'effort chez l'athlète.

La résultante du travail mécanique fourni par les muscles de l'être humain est sportivement déterminée par la distance, par le temps, ou par le poids. Ces données permettent de tirer des conclusions comparatives servant à classer les individus, lorsque ceux-ci prennent part à une compétition ayant pour objet de mettre en évidence le meilleur d'entre eux soit sous le rapport de la vitesse, soit sous celui de l'endurance, soit enfin dans un critérium de force musculaire pure.

De ces performances, il ne reste pour le spectateur qu'une vision passagère impressionnant plus ou moins son esprit, suivant la qualité du spectacle athlétique qu'il a eu dans les yeux. C'est ainsi que l'appréciation du style constitue une documentation toute mentale. On peut supposer qu'il en sera désormais autrement, en modernisant l'application de la découverte de Marey et Demeny qui fixe par une série d'images fidèles l'effort athlétique, depuis sa manifestation initiale jusqu'à sa terminaison. Bientôt, peut-être, obtiendra-t-on en plein air cette fixation de l'effort dans toutes les phases de sa manifestation, sans être obligé d'enserrer l'acte sportif dans le cadre forcément limité d'une cabine d'expérience.

Ce sera l'image vivante, bien qu'immobile, de la vie sportive qui en dira plus long que l'instantané actuel. Déjà les photographies composites sont un acheminement vers cette transformation.

Malheureusement, les expériences sont encore limitées à des sujets ne se déplaçant pas ou se déplaçant peu. Telles qu'elles sont, cependant, elles donnent des résultats fort intéressants dans le domaine de l'éducation physique et de la gymnastique éducative.

GEORGES LE ROY.

LE CARNET DE ROUTE D'UNE AVIATRICE

Par Mlle L. GALANCHIKOFF

Mlle L. GALANCHIKOFF
La célèbre aviatrice russe, recordwoman de l'altitude, venue de Berlin à Paris comme passagère de Letort.

Mlle Galanchikoff, l'aviatrice russe recordwoman du monde de la hauteur, l'une des meilleures, sinon la meilleure femme-pilote, a bien voulu nous remettre les notes qu'elle a redigées au cours de son voyage de Berlin à Montereau, comme passagère de l'aviateur Letort. Celui-ci, qui avait accompli le raid Paris-Berlin sans escale, en 8 heures, battant tous les moyens de locomotion, et s'attribuant le record du monde du voyage d'une traite, à bord de son Morane-Saulnier, moteur Le Rhône, revint par la voie des airs et fut accompagné par Mlle Galanchikoff qui pendant toute la durée du vol, écrivait ses impressions sur le carnet de bord. C'est ce très intéressant récit, le premier fait sur une semblable distance, que nous avons le plaisir de publier aujourd'hui.

23 juillet, Johannisthal. — 4 h. 20 du matin. — Départ. — Un monoplan Fokker vole. On dirait Fokker lui-même. Je lui fais signe: il ne semble pas me voir. Un tour sur l'aérodrome, et nous voilà partis. L'aérodrome s'éloigne toujours davantage. Maintenant, je ne le vois presque plus. Je me sens comme un oiseau qui quitte son nid pour la première fois. Au-dessous de nous, il y a encore du brouillard, on voit à peine.

4 h. 47. — Un biplan nous croise. Un « Ago » ou un « Otto »? Qui cela peut-il être?

5 heures. — Brandenburg est à gauche.

5 h 10. Kanthenow. — Nous sommes en plein dans les nuages. Letort arrête plusieurs fois le moteur pour sortir plus vite des nuages; autrement, nous nous perdrons.

5 h. 1/2. — Des remous se font sentir. Malgré cela, l'appareil rouge à peine. Je suis ravie du moteur; il marche avec la régularité d'une horloge. Espérons qu'il ne nous réserve pas de mauvaises surprises. Nous passons au-dessus d'une grande forêt; au-de-sous de nous, tout est noir et c'est effrayant. Le soleil se met à briller à travers les nuages; nous l'avons juste dans le dos et, devant nous, tout est sombre. Letort me fait remarquer que nous allons avoir de la pluie et de l'orage.

5 h. 35. Stendal. — Nous nous élevons à 1.000 mètres. Letort chante « *Ach Amalia* » et fait balancer l'appareil. Je m'amuse beaucoup et je chante avec lui. Je regarde la carte et je m'oriente à ma façon. On voit très bien le chemin de fer. Il est très facile de se repérer.

5 h. 50. Gardelegen. — Il tombe une pluie fine. Espérons que cela ne durera pas.

6 h. 30. — Il pleut plus fort.

6 h. 50. — On ne voit presque rien au-dessous, tant il pleut. Puissions-nous être bientôt à Hanovre!

7 h. 15 — Enfin, Hanovre! Mais y a-t-il un aérodrome? Il y a tant de brouillard et il pleut si fort qu'on ne voit absolument rien. Dans tous les cas, je sais qu'il y a un champ de courses où nous pourrons nous poser en cas de nécessité. Letort arrête le moteur pour exécuter un vol plané; il veut descendre sur un grand terrain, c'est un champ de manœuvres. Il faut atterrir. Pourvu qu'il n'y ait pas de trous ni de fossés. Pour plus de sûreté, Letort fait le tour du champ pour se rendre compte de l'état du terrain, puis atterrit, mais sur un sol si meuble que l'appareil s'arrête en dix mètres.

7 h. 20. — Nous avons atterri à Hanovre. Nous apprenons alors que l'aérodrome est tout près. Les soldats viennent à notre secours et traînent l'appareil jusque-là. Nous voudrions repartir aussitôt, mais ce n'est pas possible pour le moment, car la pluie redouble.

2 heures. — Nous voudrions partir, mais il fait un gros orage et il pleut toujours. Nous ferons mieux de rester ici jusqu'à demain matin. Espérons que, d'ici là, le temps s'améliorera.

24 juillet, 5 heures, Hanovre. — Nous quittons Hanovre. Il fait du brouillard. Une fois de plus, nous sommes dans les nuages. Quel joli coup d'œil! Je vois un petit village à travers l'étendue ouatée. Puis, plus rien. Au-dessus de nous le soleil brille et au-dessous, ce sont d'épais nuages. Grand Dieu! où suis-je donc? Au fait, je suis dans le ciel, parmi les beaux nuages blancs. De la terre, pas de trace. Il me semble que, sous moi, il y ait de la neige très, très profonde; mais ce qu'il y a au-dessous de cette neige, nous ne le savons pas. Mon Dieu! faites que le moteur ne s'arrête pas! Nous sommes à 1.000 mètres d'altitude. Il s'est déjà écoulé vingt minutes depuis notre départ Letort est aujourd'hui plus calme. Peut-être est-il encore trop tôt? Quand je vois au-dessous de moi les nuages semblables à des montagnes de neige, je me sens un peu impressionnée. Mais « qui ne risque rien n'a rien ». Le moteur marche régulièrement. Nous avançons toujours. Il y a déjà une demi-heure que nous volons, mais on ne voit toujours pas la terre. Le soleil semble se rapprocher de nous; on voit de moins en moins. Letort commence à chanter *Amalia*. J'ai nos deux sacs de voyage, un à droite, l'autre à gauche, et je m'en fais un confortable fauteuil.

5 h. 35. — Ah! Je vois des maisons, encore des maisons. On dirait une ville.

5 h. 37. — Nous sommes rentrés dans les nuages. Nous avons encore 650 kilomètres à faire jusqu'à Paris Nous en avons plus de 300 derrière nous. Mais, heureusement, c'est un voyage aérien. Au-dessus de nous, c'est le ciel clair et bleu; derrière nous le soleil et, au-dessous, les beaux nuages blancs qui semblent si moelleux; mais malheur à qui oserait s'y risquer! Il fait réellement froid. Derrière nous, c'est le même magnifique spectacle du soleil luisant sur les nuages.

5 h. 45. — Nous recommençons à voir la terre. Maintenant, nous ne sommes plus au dessus des nuages, mais dans le brouillard. Je ne vois rien que le haut d'un clocher. Où sommes-nous? La boussole nous indique la direction, et nous avançons toujours. Le soleil s'est caché. Comme c'est désagréable de voler dans le brouillard, j'aimerais mieux être au-de-sus des beaux nuages blancs. A présent, j'aide mon pilote et je pompe l'essence pour que le moteur ne s'arrête pas. De nouveau, je vois quelques clochers. Je ne sais toujours pas où nous sommes. Il y a déjà une heure que nous volons. La carte nous indique des montagnes, mais nous n'en voyons pas, car tout est blanc au-dessous de nous, tout est nuages et brouillard. Le soleil se remet à briller, et encore, le même joli spectacle s'offre à nos regards. Que notre moteur nous soit fidèle! Nous sommes à nouveau dans un affreux brouillard! Il est 6 heures un quart.

6 h. 37. — Nous étions tout à l'heure à 1.500 mètres, dans les nuages. Enfin, nous voyons un morceau de terre: nous sommes redes endus de 300 mètres. Le brouillard est toujours intense. Nous avons passé les montagnes.

Des remous se font sentir à nouveau.

L'appareil se jette à droite, puis à gauche; mais que m'importe!

6 h. 46. — Il recommence à pleuvoir. La pluie me fouette le visage. Au-dessous de nous, je vois des maisons et des usines. Il y aura bientôt deux heures que nous volons Il fait de plus en plus mauvais. Nous sommes à 700 mètres: il y a toujours du brouillard; c'est à peine si on voit la terre.

6 h. 53. — Devant nous, un grand fleuve et des usines Je pense que c'est Dusseldorf. Je m'étais trompée: c'était Cologne. Il fait tellement de brouillard que, bien qu'à 50 mètres d'altitude seulement, nous ne pouvons rien découvrir. Arrivés à une altitude de 20 mètres, nous commençons à apercevoir au loin des maisons et des usines. Il est impossible d'aller plus loin et Letort est décidé à atterrir.

L'AVIATEUR LETORT
Recordman du vol sans escale par son raid Paris-Berlin, l'aviateur Letort est revenu en touriste.

L'appareil va être précipité, d'une hauteur de 20 mètres sur les maisons. Letort voit une petite place et veut y atterrir. L'appareil est presque à terre. Nous voyons une maison juste devant nous. Cette fois, je pense que c'en est fait de notre vie; je suis sûre que nous allons nous jeter sur le toit. Mais, au dernier moment, Letort enlève l'appareil, dont les roues rasent les cheminées. Au-de-sous de nous, des fils télégraphiques. Certainement, nous allons nous y accrocher! Par bonheur, nous évitons fils et cheminées. Nous cherchons un endroit pour atterrir. Tout autour de nous, ce sont des maisons serrées les unes contre les autres; au-dessous, cependant, il y a une toute petite place; Letort dirige son appareil de ce côté, nous atterrissons dans la Landgrafenstrasse. Comme je saute hors de l'appareil et que je constate avec joie que celui-ci n'a pas souffert, j'apprends, par les gens qui se pressent autour de nous, que nous sommes à Cologne. Le commissaire de police arrive aussitôt, il nous interroge; puis, l'appareil est démonté pour être transporté sur l'aérodrome, car le terrain est trop exigu pour que nous puissions y effectuer notre départ Ce fut un événement que cet atterrissage d'un aéroplane en pleine ville. Nous fûmes très bien reçus par les aviateurs militaires Comme il faisait toujours du brouillard et qu'il pleuvait, nous dûmes rester deux jours à Cologne.

26 juillet, 11 h. 50. Cologne. — Nous partons. Le brouillard est très épais. C'est à peine si l'on voit devant soi. C'est bien peu intéressant de voler quand on ne voit rien. L'appareil est secoué assez violemment.

11 h. 55. — Je vois un petit village et le chemin de fer. Je crois que le brouillard va se dissiper. Pour le moment, nous avons encore devant nous un brouillard épais; au-dessous, on voit un petit coin de terre. Les remous nous font faire, à chaque instant, des bonds formidables. Devant nous, un brouillard sombre et épais. Nous venons de passer une grande forêt. Mon Dieu, comme cela remue. Il n'est pas si facile qu'on le croit de voler au-dessus de la terre, par le mauvais temps. Nous traversons continuellement des nuages. Cela a quelque chose d'effrayant Au-dessous, il y a des montagnes. L'appareil subit des secousses effroyables.

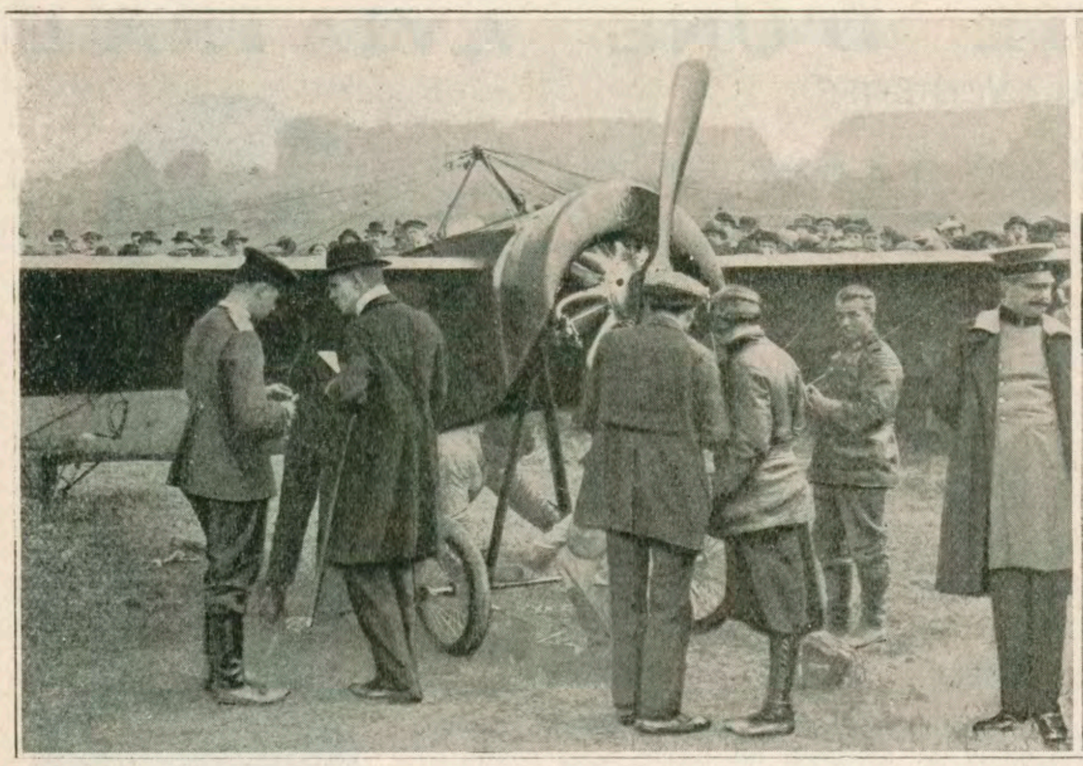
12 h. 35 — Nous avons passé les montagnes, et nous sommes sortis du brouillard épais. Nous voyons maintenant très bien la terre. Nous sommes à 1.200 mètres d'altitude. Nous sommes secoués frénétiquement. Il me semble que l'appareil repose horizontalement dans l'air, mais que c'est la terre qui est oblique. Le soleil, qui brillait depuis longtemps déjà, se cache, et nous sommes de nouveau plongés dans le brouillard. Je revois quelques montagnes. En passant au-de-sus des forêts l'appareil se cabre et fait des bonds prodigieux. Nous sommes affreusement secoués. Nous traversons un gros nuage noir. Letort descend un peu. Il fait si mauvais qu'il croit utile de redescendre encore un peu plus, mais l'appareil s'agite furieusement: plus haut, on ne peut voler, et plus bas, on est par trop secoué! Nous sommes à 1.300 mètres. La carte nous indique encore des montagnes. Au dessus de nous, il y a un gros nuage noir. On dirait qu'il va nous écraser, grand Dieu! Si le temps pouvait seulement s'améliorer; on est si mal à l'aise.

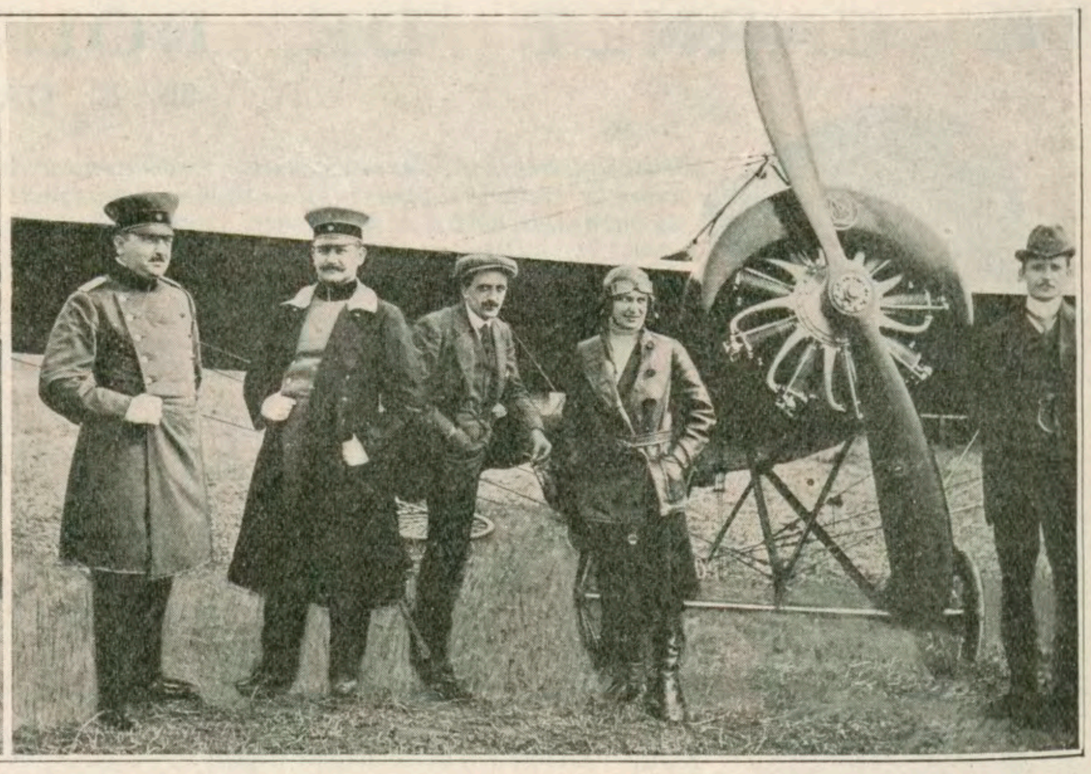
1 h. 1. — Il tombe une pluie fine. Au-dessous de nous, je vois une petite ville, à gauche des montagnes.

1 h. 5. — Il pleut fort.

1 h. 20. — Nous avons laissé Liége sur notre droite. Nous rentrons dans le brouillard. Nous sommes à 1.300 mètres d'altitude. Nous volons à travers des nuages de pluie. La pluie, le brouillard et le soleil, mais très peu de soleil, se succèdent.

1 h. 25. — On voit mal. Il pleut très fort. Nous descendons à 800 mètres;





L'ESCALE A COLOGNE

L'aviateur Léon Letort dut atterrir à Cologne par suite du mauvais temps, lors de son voyage Berlin-Paris avec Mlle Galanchikoff la fameuse aviatrice russe, comme passagère. Mais aucun champ d'atterrissage ne se présentant à ses yeux, il descendit sur une petite place de la ville (Monoplan Morane-Saulnier).

l'appareil est secoué furieusement. Comment pourrons-nous aller jusqu'au bout?

1 h. 30. — De la pluie, du brouillard. L'appareil penche à droite, puis à gauche. Nous passons au-dessus de montagnes et de forêts. Nous sommes à 900 mètres. La pluie redouble et me fouette douloureusement le visage. Au-dessous, je vois une grande forêt, et sur la lisière des petites maisons grises.

1 h. 46. — Letort me fait remarquer que nous sommes déjà en France. Il est heureux, il salue sa patrie et il chante. Mais que chante-t-il ? Ce blanc, là, au-dessous de nous, c'est une ville, très grande et très belle.

1 h. 50. — Devant nous, il y a encore des montagnes, du brouillard. Le soleil s'est caché. Voici que le temps se gâte encore.

2 h. 20. — Dieu soit loué! Maintenant que nous sommes en France, il me semble que cela va mieux. L'appareil est moins secoué dans l'air.

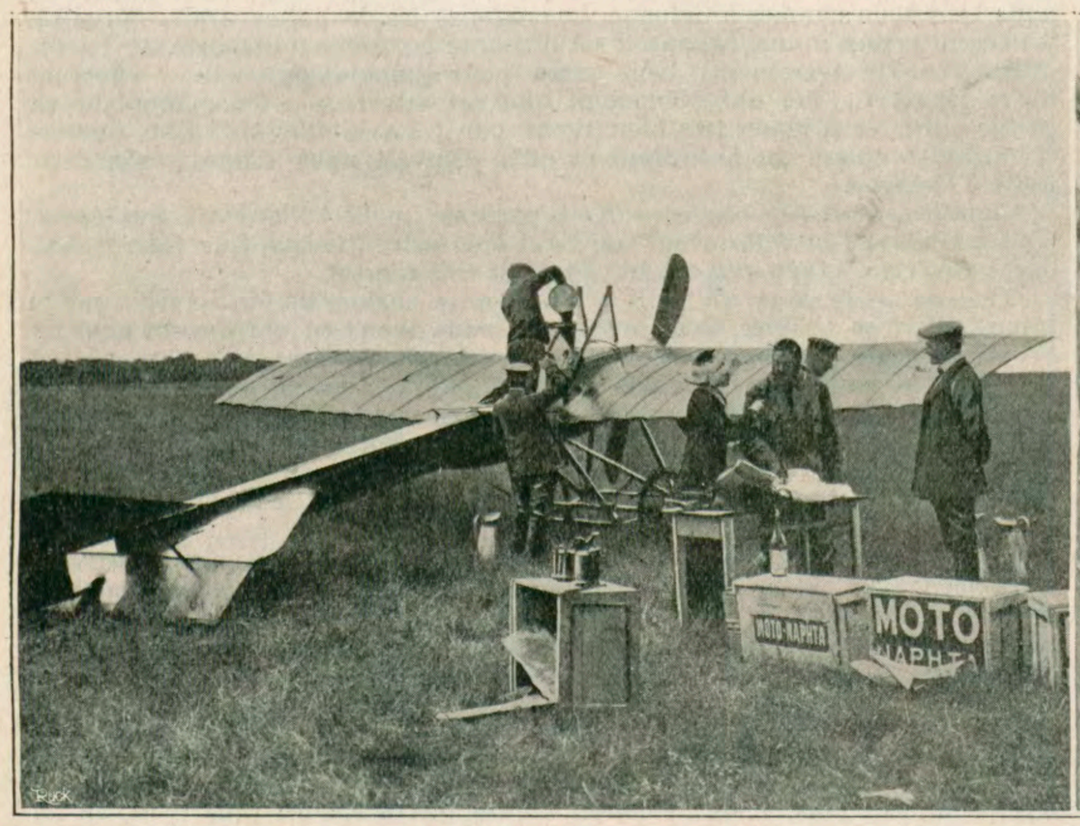
3 heures. — Je n'ai pu écrire pendant longtemps, car j'étais occupée à pomper de l'essence.

Nous en avons encore plus de 25 litres. Cela sera sans doute suffisant pour aller jusqu'à Paris. Ce serait vraiment dommage d'être obligés d'atterrir avant d'avoir atteint notre but. Maintenant, tout va bien. Il y a un peu de remous, mais ce n'est rien à côté de ce que nous avons éprouvé tout à l'heure. Nous avons connu des moments d'angoisse. La carte nous indique Paris; mais nous ne voyons pas encore la ville; cependant, nous ne devons pas en être loin. Nous venons de subir de terribles secousses, qui nous faisaient faire des chutes de 50 mètres. Au-dessous de nous, je vois une grande ville. Il est 3 heures 1/4.

Toujours les remous et le brouillard. Nous n'avons plus que 10 litres d'essence; et nous ne voyons pas encore Paris? Quel dommage! Il va falloir atterrir avant le but. Letort ralentit un peu la marche du moteur et commence un vol plané. A 120 mètres, cela devient effrayant. Un moment, nous ne sommes plus maîtres de l'appareil: il tombe de 20 à 30 mètres. J'ai peine croire que nous arrivions à terre sains et saufs. Je me prépare pour la chute. L'appareil est à 20 mètres du sol; alors nous cherchons un lieu d'atterrissage Il fait une chaleur torride près du sol; c'est pourquoi notre appareil saute si effroyablement. Nous ne trouvons pas de lieu d'atterrissage. Enfin nous apercevons un petit coin de terre, et Letort atterrit

Nous allions atteindre le sol quand un remous se produit; notre appareil pique en avant, droit vers le sol, puis se retourne. Nous sommes pris tous les deux sous l'appareil et ne pouvons nous dégager. Letort est resté dans son siège, les pieds en l'air, la tête en bas. J'ai été projetée hors de mon siège, et je suis étendue à plat sous l'appareil. Je puis à peine remuer; le poids de l'appareil me semble de plus en plus lourd, à tel point que je puis à peine le supporter. Des ouvriers des champs arrivent à notre secours; ils soulèvent l'appareil. Chose étonnante, le monoplan n'a, pour ainsi dire, pas souffert de cette chute. Nous apprenons alors que nous sommes à 100 kilomètres de Paris. En consultant la carte, nous voyons que nous avons pris une mauvaise direction. Letort s'est égaré dans le brouillard. Nous avons bien couvert la distance jusqu'à Paris, mais nous avons été rejetés vers la gauche par le vent, Letort est furieux, car tous les journalistes nous attendent là-bas, sur l'aérodrome Morane-Saulnier de Villacoublay! Ce sera pour une autre fois!

L. Galanchikoff.



UN RAVITAILLEMENT DE CAVELIER

Cavelier vient de faire montre d'une rare énergie en s'attaquant à la Coupe Michelin. Il se mettait en piste le 29 juillet et, depuis ce moment, abattait chaque jour entre 788 kil. 480 et 901 kil. 120. (Monoplan Deperdussin, hélice Chauvière.)

CAVELIER AU DEPART

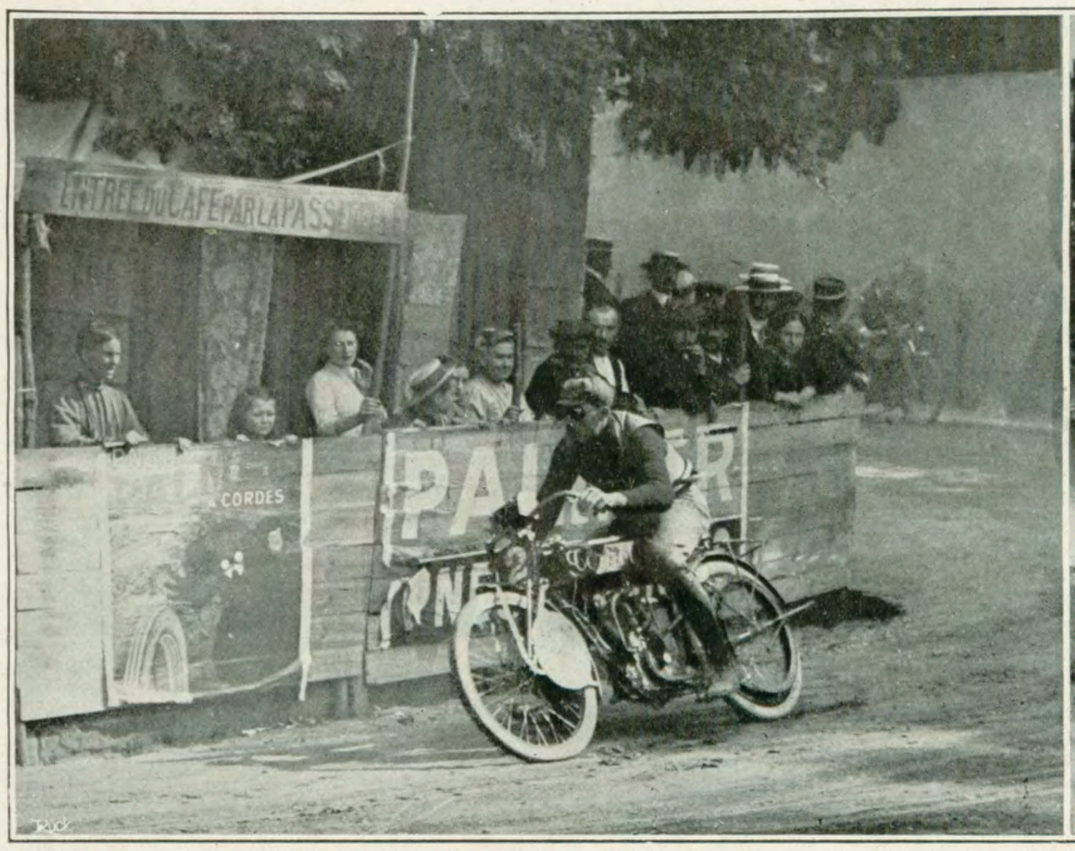
Cavelier est devenu, de loin, détenteur de la Coupe Michelin qui exigeait un minimum de 2.000 kilomètres. Cette performance qui le met en lumière prouve son endurance et la valeur de son monoplan Deperdussin. (Hélice Chauvière).

CAVELIER S'ATTRIBUE LA COUPE MICHELIN

On sait que le règlement de la Coupe Michelin, primitivement épreuve d'endurance sans escale au-dessus d'un aérodrome, a été modifié. A l'heure actuelle, pour la détenir, le pilote doit couvrir autant de fois qu'il le peut un circuit désigné par lui à l'avance. Il doit voler à une allure moyenne de 50 kilomètres à l'heure du lever au coucher du soleil, et pendant autant de jours consécutifs qu'il le voudra. Le minimum admis est de 2.000 kilomètres. L'aviateur Cavelier, le premier, s'est attaqué à ce concours et a réussi de façon brillante : il commençait le 29 juillet et dépassait les 6.000 kilomètres le 5 août.

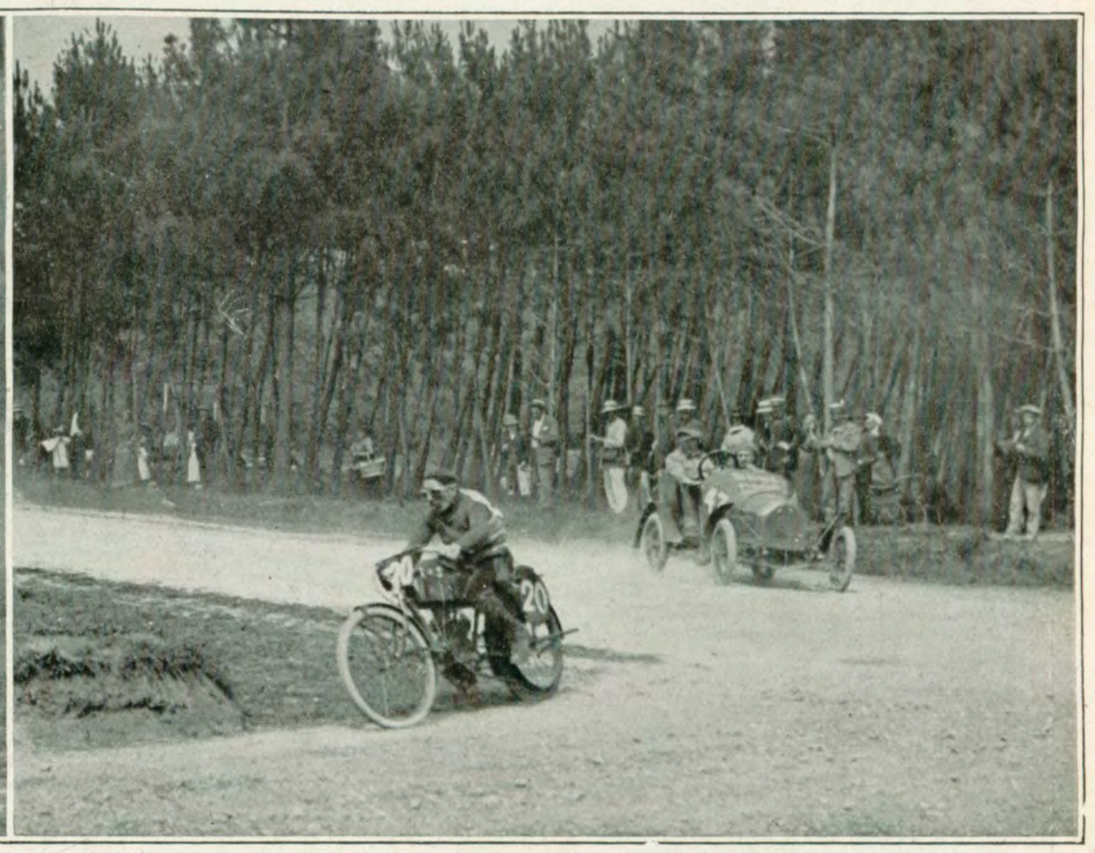
WOODHOUSE APRÈS SA VICTOIRE

La Coupe Internationale des Motocyclettes a été gagnée par Woodhouse, qui est parvenu à couvrir les 324 kil. 36 du parcours en 3 heures 47 m. 52 s., soit à l'allure fantastique de 87 kilomètres à l'heure. (Motocyclette Clément, pneus Dunlop.)



CUZEAU A ÉCOMMOY

Cuzeau s'est attribué la seconde place derrière Woodhouse en 4 heures 13 m. 18 s., dans la catégorie des 500 cmc. (Motocyclette Terrot). Guillereau, également sur Terrot, finissait 1er dans les 350 cmc. (Courroies Dunlop).



LACROIX PASSE BLANCHARD

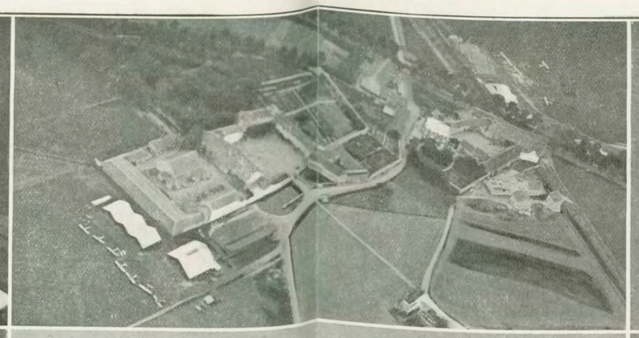
Lacroix, qui se plaça second dans la 2e catégorie réservée aux motocyclettes de 350 cmc., couvrant le parcours en 4 heures 9 m. 5 s. (courroies Dunlop), passe Blanchard dans un virage.

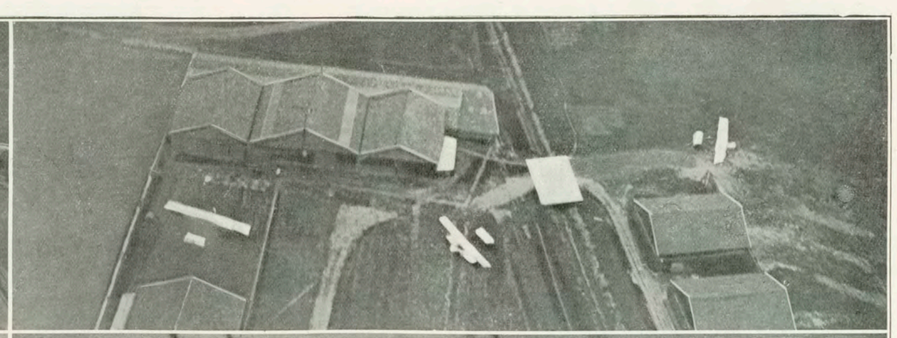
(Clichés de nos envoyés spéciaux.)

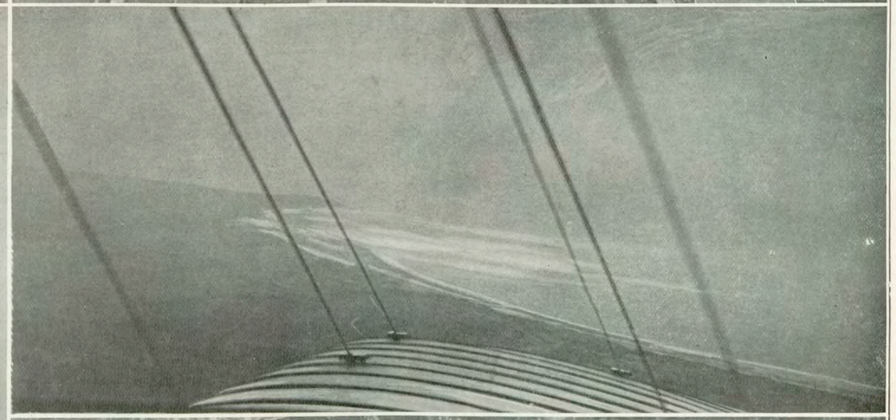
LA COUPE DES MOTOCYCLETTES

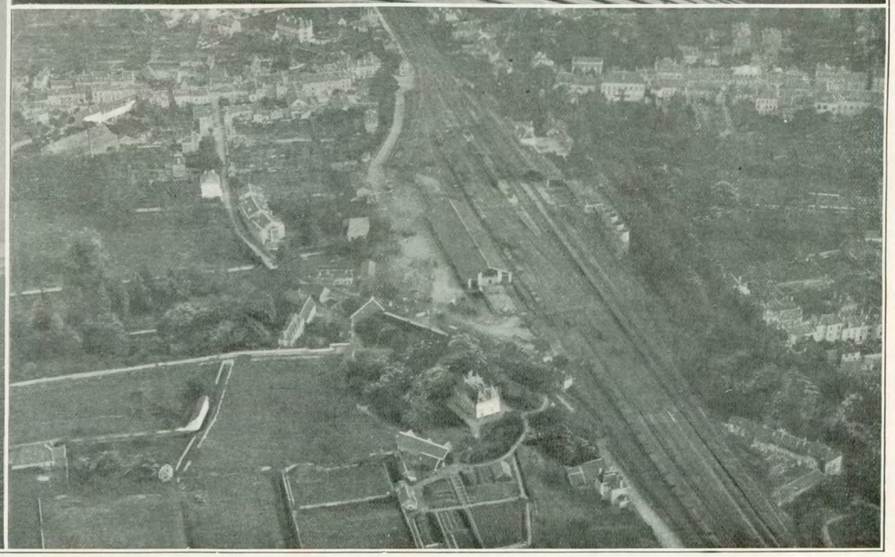
La Coupe Internationale des Motocyclettes et Motocycles, organisée par l'A. C. de la Sarthe, s'est disputée lundi dernier sur le circuit du Mans qui mesurait 54 kil. 6 au tour. Les motocyclettes devaient le boucler 6 fois, soit 324 kil. 36 et les sidecars et cyclecars 5 fois seulement, soit 270 kil. 30 m. La vitesse réalisée par le vainqueur, le Français Woodhouse, est splendide, puisqu'il est parvenu à atteindre une moyenne de 87 kilomètres à l'heure pendant tout le parcours. Si les lauréats furent particulièrement remarquables, il faut convenir que le déchet fut grand : sur 18 voiturettes qui prirent le départ, 7 seulement finirent; sur 18 motocyclettes, seules 8 terminèrent le parcours. Quant aux sidecars, 2 se classent sur 4.

LA VIE AU GRAND AIR









PHOTOGRAPHIES PRISES AU COURS DES VOYAGES LONDRES-DOUAI-PARIS ET PARIS-POITIERS

Les clichés que nous reproduisons ont été pris par M. Roux, au cours des voyages Londres-Douai-Paris, en compagnie de l'aviateur Chemet, et Paris-Poitiers, avec le pilote Daucourt. En haut, les trois photographies représentent, de gauche à droite : l'aérodrome Borel, à Buc-Châteaufort; les aérodromes Morane et Nieuport, à Villacoublay, et l'aérodrome Farman, à Buc. Puis, à gauche, en bas, la grande place d'Arras, avec ses vieilles maisons, et, au-dessus, un village dans l'Artois. Au milieu, la traversée de la Manche ; un nuage d'orage poursuit les courageux voyageurs de l'air qui luttent de vitesse avec lui et parviennent à en triompher avant d'arriver au-dessus du territoire français. A droite, en haut, l'arrivée de Chemet et de son passager, M. Roux, au-dessus de la côte française, après une traversée de 18 minutes dans un épais brouillard. En bas, une vue de la gare de Châtellerault, dont les lignes constituent le meilleur point de repère pour les pilotes.

LA PHOTOGRAPHIE EN AÉROPLANE

Ces vues ont été prises en plusieurs voyages à bord d'un biplace militaire Borel 1913, alors que j'étais passager des deux excellents pilotes que sont Geo Chemet et Daucourt.

Le 28 juin, G. Chemet partait d'Eastchurch (Angleterre),traversait la Manche et rendait visite à l'aviateur Moineau à Douai. Le lendemain, passant par Arras, il arrivait à Amiens où des amis l'attendaient et, le 30 juin, il rentrait à Paris. Les 400 kilomètres du voyage avaient été effectués en 3 h. 30 de vol.

Le 11 juillet, Daucourt partait à son tour, passant par Rambouillet, Orléans, Tours et Poitiers où nous restions trois jours, puis rentrait à Paris par Châteauroux, Blois et Orléans, soit plus de 750 kilomètres pendant lesquels, en véritables touristes nous avions survolé la plupart des châteaux de la Loire.

Ces quelques photographies donnent un faible aperçu de la variété des paysages que peuvent admirer les voyageurs aériens. Elles démontrent avec quelle facilité les passagers peuvent conserver des souvenirs inestimables d'un beau voyage, pourvu qu'ils observent les conditions suivantes qui sont indispensables :

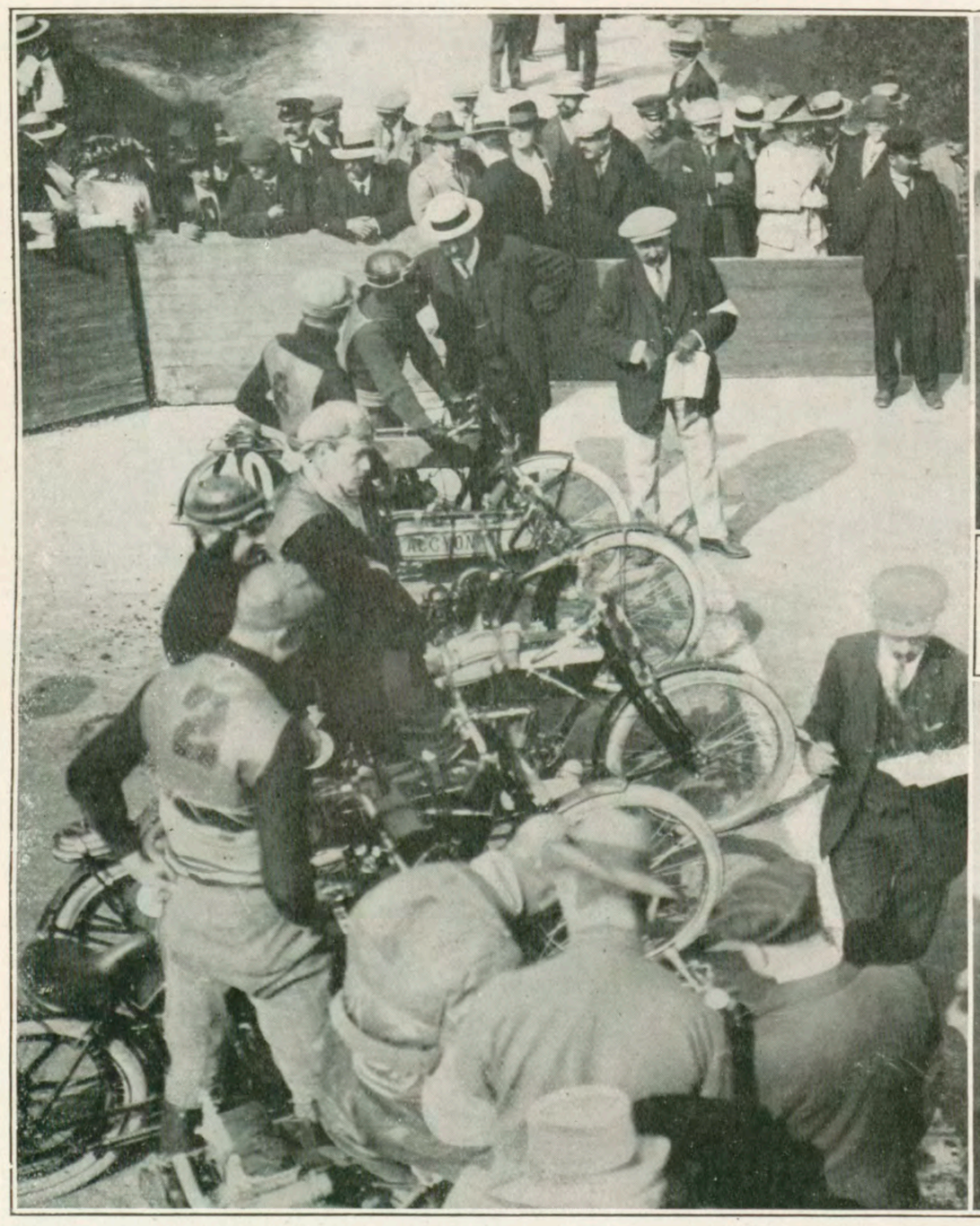
1° Se munir d'un appareil pliant, peu encombrant, par conséquent de préférence format 9 × 12 et à pellicules, la provision de films pouvant être considérable. L'objectif doit être anastigmatique pour permettre les grands instantanés (1/500e de seconde) même par temps sombre ;

2° Pendant la prise d'une vue, l'appareil doit être abrité du grand vent, produit par la marche, afin de conserver la plus grande fixité possible ;

3° Les meilleures vues seront prises entre 200 et 400 mètres au maximum.

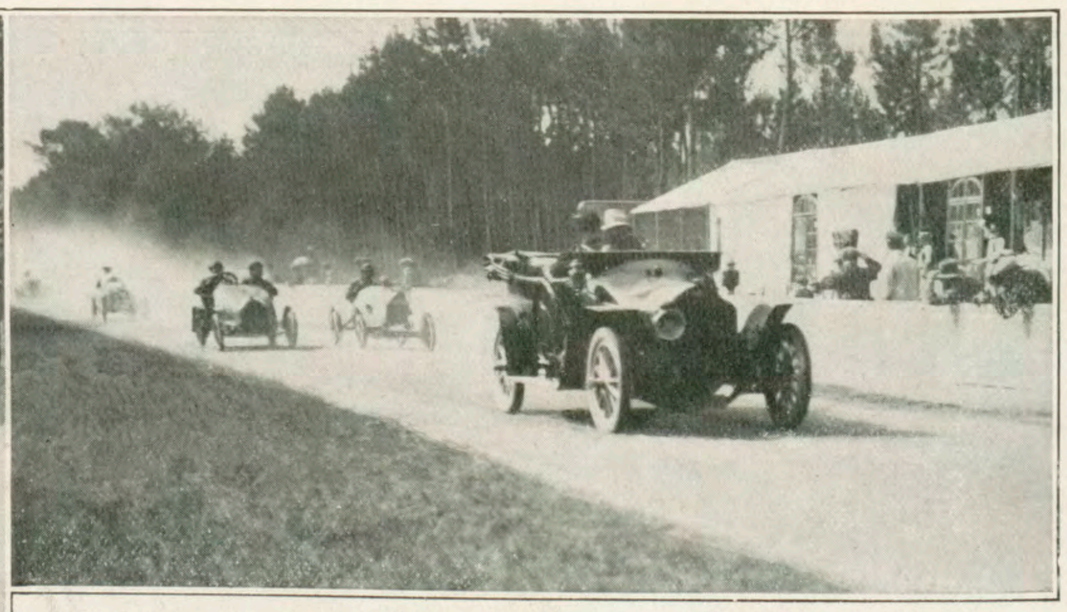
Puisque chaque jour nos aviateurs parcourent notre pays en tous sens, pourquoi ne rapportent-ils pas plus de souvenirs de leurs voyages ? Nous aurions, en peu de temps, une France « vue d'en haut » qui serait assez originale et qui révélerait aux « terriens » leurs villes et villages sous des aspects pour le moins souvent inattendus. Il est incontestable que seule par de tels documents la carte aérienne pourra être établie.

Roux.



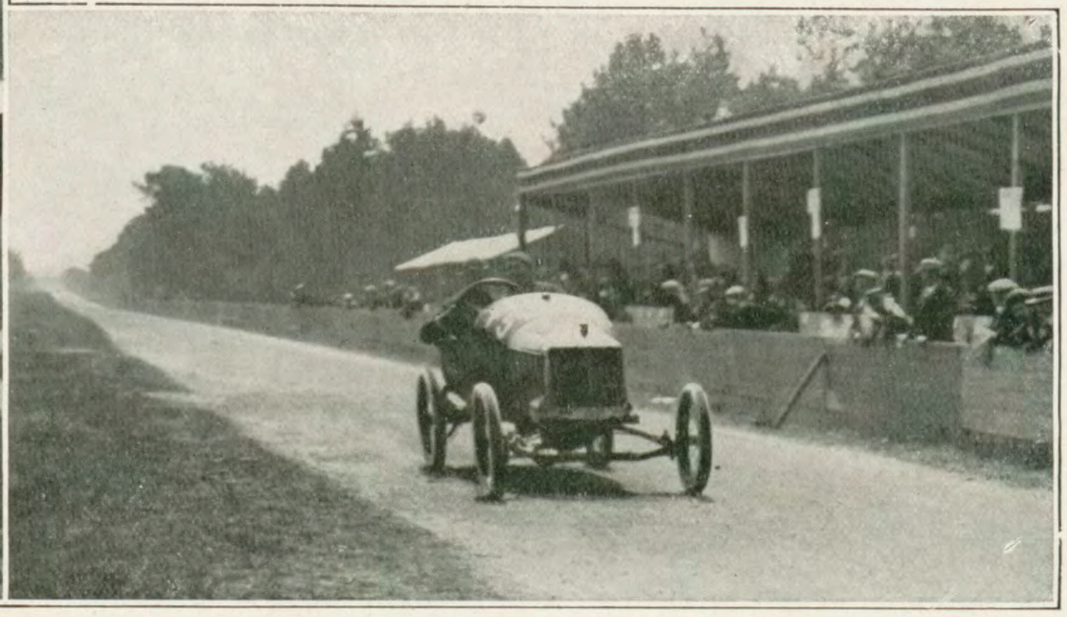
LES DÉPARTS DES MOTOCYCLETTES

Les départs, dans la Coupe des Motocyclettes, étaient donnés en groupe à tous les concurrents de la même catégorie simultanément.



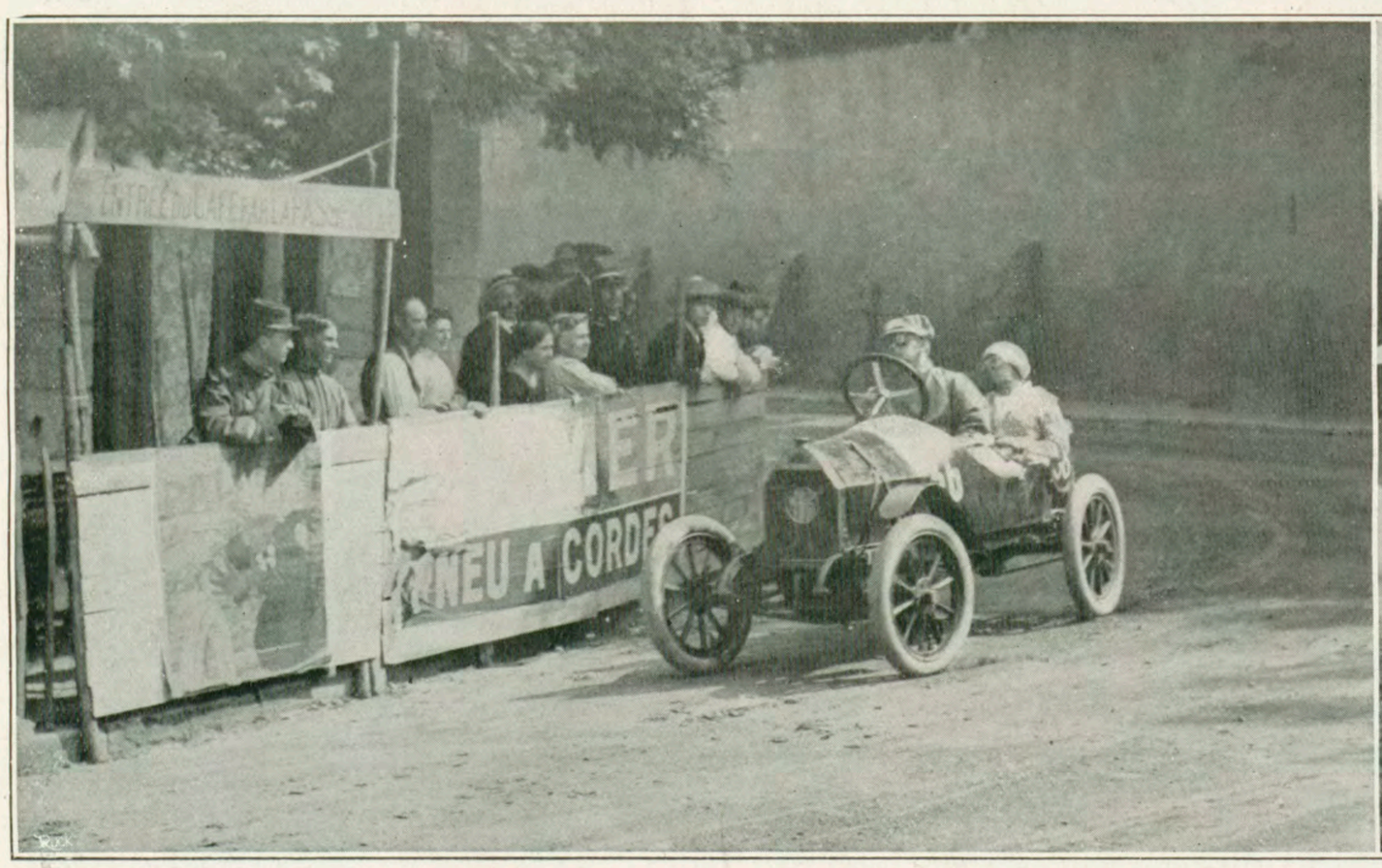
LES DÊPARTS DES MOTOCYCLES

Les départs étaient donnés lancés aux motocycles, une voiture-pilote les précédant et s'effaçant sur la ligne de départ pour les laisser passer.



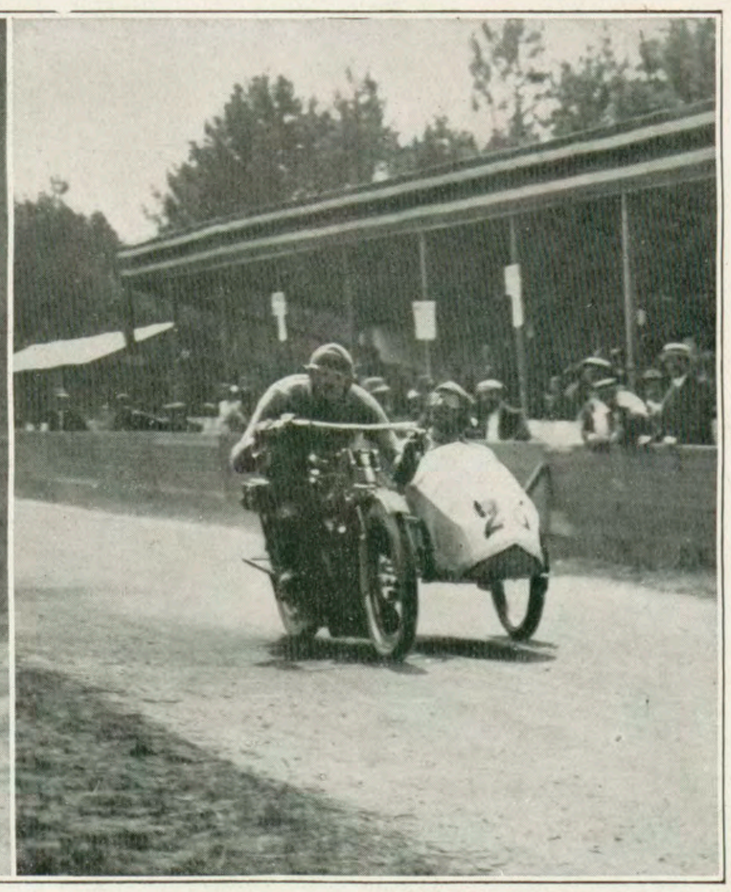
MURAOUR AUX TRIBUNES

Muraour a accompli les 270 kilom. 30 du parcours en 3 h. 37 m. 25 s., gagnant la catégorie des 1.100 cmc., poids libre. (Pneus Continental.)



MATHIS, 1er DES VOITURETTES

Le constructeur alsacien Mathis, qui avait emmené Mme Mathis comme passagère, a renouvelé sa belle course d'Amiens, s'attribuant cette fois une très belle victoire, couvrant les 270 kilom. 30 m. en 3 h. 54 m. 58 s. (Pneus Continental.)



DELAUNÉ A ÉCOMMOY

Delauné s'est attribué la victoire dans les sidecars, catégorie réservée aux 500 cmc. (Pneus Hutchinson.)

(Clichés de nos envoyés spéciaux.)

LA COUPE DES MOTOCYCLES

L'une des particularités de l'épreuve du Mans, réservée aux motocyclettes et motocycles, a résidé dans l'originalité du spectacle offert par les départs en groupe. Nous avons ainsi constaté que ces sortes de départs sont non-seulement possibles, mais infiniment pratiques au point de vue du classement. Mais il conviendrait de ne pas mélanger trop de catégories ensemble, car le public ne s'y reconnaît plus du tout. Dans la Coupe des Motocycles plusieurs concurrents réclamèrent, non sans raison, à la suite de l'épreuve, à propos de la catégorie des voiturettes à poids non limité. Les organisateurs décidèrent alors de créer une catégorie spéciale pour les cyclecars poids libre qui avaient été en dernière minute indûment inscrits dans la catégorie des voiturettes.

AÉRONAUTIQUE

Les dirigeables disparaîtront-ils un à un?

Les manœuvres sont trop délicates.

L'ACCIDENT arrivé au dirigeable « Schutte-Lanz » ces jours-ci, du côté de Scheidemülh (Poméranie), a ramené encore l'attention publique française sur les accidents fréquents de destruction, souvent totale, des dirigeables allemands. Certainement, bien des gens — dans tous les milieux — agissant sous l'impulsion d'un chauvinisme qu'on ne peut réprouver, ont dû encore traduire le sentiment général par l'exclamation : « Encore un! »

Eh oui, — encore un — et encore d'autres qui suivront — car comme nous n'avons cessé de le répéter dans nos études précédentes, ces accidents de la navigation aérienne d'outre-Rhin sont *inévitables*, provoqués par l'*accroissement démesuré du cubage* et par conséquent *l'atterrissage, la rentrée dans le hangar ou l'ancrage.*

La statistique des accidents arrivés aux dirigeables allemands depuis 1909 (nous prenons cette date parce qu'elle marque l'apparition des grands croiseurs Zeppelin) est des plus saisissantes. On arrive à constater la proportion de *deux dirigeables allemands* détruits ou hors de service par année. Nous avons déjà donné à nos lecteurs les noms et les causes de ces accidents. Les uns ont éclaté, les autres se sont enfuis ou ont été plaqués pendant qu'on les maintenait difficilement au sol.

Mais, pour tous, les causes initiales de l'accident ont été celles énoncées plus haut et qui peuvent se résumer en ces mots :

Le moment le plus critique de la vie d'un dirigeable est la rentrée au hangar, ou bien l'ancrage après un atterrissage de fortune.

Pour bien comprendre cette vérité, quelques explications techniques qui éclaireront encore mieux le récent accident du « Schütte-Lanz » à Scheidemülh sont peut-être nécessaires.

Comme nous le disions les difficultés de l'atterrissage croissent avec la masse et le cubage. C'est une vérité évidente, or, de 1905 à 1909, la France et l'Allemagne à peu près égales en production et en tonnage n'avaient mis en chantier que des souples, des demi-rigides dont le cubage ne dépassait pas 6.000 à 8.000 mètres cubes.

Mais à partir de 1909, tandis que la théorie française restait attachée au souple de petit volume, l'Allemagne portait tout son effort sur les Zeppelins rigides et successivement nous assistons à la montée prodigieuse du cubage, passant de 10.000 mètres cubes à 15.000 puis à 18.000 et 20 000. En 1912, avec les types L, Hansa Victoria-Louise, pour monter aux 22.000 mètres cubes des types L-4 ou Schütte Lanz en 1913 et pour ne s'arrêter qu'aux 26.000 à 28.000 mètres cubes, réclamés par l'opinion allemande et qui vont sortir en 1914.

28.000 mètres cubes, c'est-à-dire quatre fois la masse de notre dirigeable, le « Commandant Coutelle »! 28 000 mètres cubes! Le lecteur se repré-ente-t-il la masse de ce croiseur, de ce monstre aérien de près de 160 mètres de long!

Mais aussi tout excès de puissance, tout accroissement *colossal* a son revers de médaille.

Si actuellement en France, avec nos unités aériennes de 6.000 à 8.000 mètres cubes, comme le Fleurus, le Commandant Coutelle, le Vincenot, le Reau, etc. nous admettons que les manœuvres de sortie et de rentrée dans un hangar sont délicates, que penser de ces mêmes manœuvres pour les Zeppelins allemands de 22.000 à 28.000 mètres cubes!

Entrons d'ailleurs dans le détail de cette manœuvre et suivons pas à pas la série des opérations :

Dans le hangar, le dirigeable, moteur allumé, hélice désembrayée, est tiré vers la sortie par l'équipe d'aérostiers. (En France, une compagnie à 150 hommes est suffisante. — En Allemagne, à cause des gros cubes, la compagnie d'aérostiers a été portée à 250 hommes.) Le dirigeable glisse vers la sortie. Dans certains hangars allemands se trouve le dispositif du glissement sur rail, adopté dans nos hangars de Saint-Cyr pour le rigide Spiess, à moins de rafales brutales et très violentes, le passage du hangar à l'air libre est relativement facile. Il nécessite une attention extrême et un doigté très grand de la part de l'équipage du dirigeable et de l'équipe de lancement. Soutenu par les 150 hommes de l'équipe, répartis aux cordages d'amarrage, le dirigeable est amené à son lieu de départ — 100 à 150 mètres du hangar. Au signal « lâchez tout », simultanément, le dirigeable monte par sa force ascensionnelle, par l'embrayage des hélices et les plans équilibreurs mis à la montée.

Nous avons dit que la sortie était relativement facile. L'atterrissage et la rentrée sont toujours délicats, surtout pour les grands rigides de 20.000 mètres cubes.

Au moment d'atterrir (à 150 mètres de hauteur), le dirigeable déroule ses guide-ropes auxquels la compagnie de manœuvres vient se suspendre et le hâle vers le sol lentement. La manœuvre inverse pour l'entrée dans le hangar va s'opérer. Mais à ce moment-là intervient une force naturelle. C'est le *vent latéral.* Même en France, avec les dirigeables de petit tonnage, le vent latéral est une grande gêne et oblige à des précautions très grandes pour ne pas laisser le vent pousser l'enveloppe contre les parois de la porte et produire un éclatement ou ou une déchirure. Néanmoins, avec nos dirigeables de 6.000 à 10 000 mètres cubes, on peut affirmer que l'aéronautique militaire n'a jamais eu l'*impossibilité* de rentrer un dirigeable français, surtout si l'équipe de manœuvre est bien commandée et très expérimentée.

Tout autre chose sont la sortie et la rentrée d'un Zeppelin allemand, dès que le *vent latéral* intervient. Qu'on songe au poids et à la masse d'un dirigeable ayant trois nacelles, plusieurs groupes moteurs, une carcasse de 150 mètres de long et de 12 mètres de haut et des accessoires (empennage, hélices, gouvernail), proportionnés à cette masse. Malgré les 250 hommes prévus par l'aéronautique allemande, il est arrivé bien des fois et il arrive que, craignant la rafale latérale, jetant le Zeppelin contre la porte du hangar (et amenant, comme avec le Z en 1910, l'explosion du ballon), le capitaine du navire aérien préfère le campement de fortune ou l'attente à la corde, devant le hangar, jusqu'à ce que la rafale soit passée.

Toutes ces manœuvres, essais infructueux, tentatives, attente sous le vent, ne vont pas souvent sans accrochages. Que de fois dans la sécheresse des comptes rendus sportifs d'Outre-Rhin, n'avons-nous pas lu l'entrefilet tendancieux: « Le Zeppelin L ou Z 4 ou Z 1, à Johannisthal, à Biesdorf ou ailleurs, n'a pu rentrer dans son hangar, et, malgré les efforts de la compagnie accourue ou du bataillon voisin, arrivé au pas gymnastique, a été endommagé, a été plaqué au sol, a rompu ses amarres. »

Car une fois l'entrée du hangar interdit, il faut prendre la solution ou de faire tenir par la compagnie renforcée, ou bien d'amarrer le ballon au sol. C'est le procédé par *ancrage.*

L'ancrage se fait soit avec des ancres, genre marine, comme en France, ou bien avec des ancres en forme de grands tire-bouchons qui se vissent dans le sol, à une certaine profondeur.

C'est ce procédé de l'ancrage que le Schütte-Lanz, arrêté au cours de son voyage de Kœnigsberg à Berlin, à Scheidemülh, avait employé sur le terrain de manœuvres de cette ville. Et c'est une rafale, saisissant le dirigeable par son arrière, qui fit casser ses amarres et l'envoya dans les airs, en dépit des efforts de la compagnie d'aérostiers.

C'est encore la répétition de ce qui s'est passé pour notre *Patrie.* Accident qui a servi de leçon à l'aéronautique française et, qu'en dépit de leurs efforts, les Allemands n'ont pu éviter et ne peuvent éviter pour les raisons exposées. Cependant, il est un remède à cette difficulté de rentrer le dirigeable de gros tonnage dans son hangar. Un remède radical, mais coûteux. C'est le *hangar tournant,* qui, pivotant sur son axe de 45°, à droite et à gauche, permet d'orienter l'entrée ou la sortie du hangar dans le *lit du vent* et de supprimer le *vent latéral,* le grand ennemi, l'ennemi destructeur du dirigeable, ainsi qu'en font foi, depuis trois ans, la série des accidents : accrochage, plaquage contre la porte, explosions partielles, etc., etc,

Nous disions que le remède est coûteux. Il coûte plus cher que le dirigeable, puisqu'un hangar tournant est estimé 1.500.000 francs, et qu'un dirigeable oscille entre 1 million et 1.500 000 francs.

Mais qu'importe à l'Aéronautique allemande. Du moment qu'elle veut arriver à la suprématie aérienne, elle est décidée à tous les sacrifices. A l'heure actuelle, les hangars tournants ne sont pas encore nombreux (trois ou quatre de construits), nous en donnerons, dans une chronique prochaine, la situation et la carte d'ensemble.

Mais il convient de signaler l'importance que la construction de ces hangars présente et leur utilité car seuls, ils pourront diminuer la proportion des dirigeables allemands annuellement détruits, qui, jusque-là, sera, répétons le mot, inévitable.

La conclusion de cet accident, comme de ceux qui sont survenus aux dirigeables allemands, sera toujours la même, celle que sans cesse nous ne nous lasserons pas de répéter, en dépit des courants d'idées et des sophismes séduisants :

« L'aéroplane est une arme de guerre plus pratique que le dirigeable. »

Certes, cette affirmation ne doit pas être prise au pied de la lettre et signifier qu'il ne faut plus de dirigeables. Mais elle nous éclaire sur les inconvénients d'en avoir et d'en avoir de trop grands et de trop *colossaux.*

En présence des progrès, de la supériorité de vitesse, du tonnage et par conséquent de rayon d'action militaire des Zeppelins allemands, l'opinion publique française a jeté un coup d'œil sur la flotte aérienne et s'est émue de la voir si petite, si faible en tonnage, si peu nombreuse. Cette opinion publique s'est émue de n'avoir à opposer aux 19 dreadnoughts aériens de l'Allemagne, variant comme tonnage de 18.000 mètres cubes à 24.000 mètres cubes, dont la vitesse de marche oscille entre 70 et 75 kilomètres à l'heure, le rayon d'action sans escale entre 800 et 1.200 kilomètres, les ondes de T. S. F. entre 200 et 300 kilomètres, le poids utile emporté (passagers et munitions) entre 1.500 et 2.000 kilogrammes, elle s'est émue de n'avoir à opposer à toute cette formidable puissance aérienne, représentant la valeur de quatre grosses escadres, qu'une dizaine de croiseurs plus chétifs, moins volumineux, dont les unités les plus rapides, le Fleurus et le Commandant Coutelle, ne marchent qu'à 60 à l'heure, dont les nacelles uniques, moins spacieuses, moins confortables, n'emportent qu'un équipage restreint, un poste de T. S. F. moyen, des munitions en petit nombre.

Elle s'est émue de voir ces cuirassés allemands armés en dessus, en dessous, comme le Z 4 l'a clairement démontré et elle a cru que toute la puissance aérienne de l'Allemagne venait précisément de l'accroissement du cubage.

Le résultat a été que, ne voulant pas rester en arrière de nos rivaux, ne voulant pas avoir l'air de marcher moins vite, l'opinion publique française, réclama par la voix du Parlement, la construction de grands oiseaux aériens identiques à ceux de l'Allemagne.

Nous verrons dans un prochain article que ce n'est peut-être pas là une excellente mesure que de vouloir imiter à tout prix nos voisins.

MARC GOUVIEUX.

LE DERNIER VOYAGE DU " SCHUTTE-LANZ "

Le dirigeable allemand Schütte-Lanz *a été détruit comme tant d'autres de ces engins redoutables, mais trop fragiles.*

L'Amérique gagne la Coupe Davis

La Coupe Davis, mise en compétition pour la première fois en 1900, est actuellement le seul challenge internations.

On sait qu'elle se dispute en cinq parties, dont quatre simples et un seul double. Deux joueurs sont désignés par chaque nation concurrente pour jouer les simples, ils peuvent également jouer le double; mais il est aussi permis de nommer, pour disputer cette partie, un ou deux représentants plus qualifiés.

De sorte qu'une équipe peut se composer de deux, trois ou quatre joueurs.

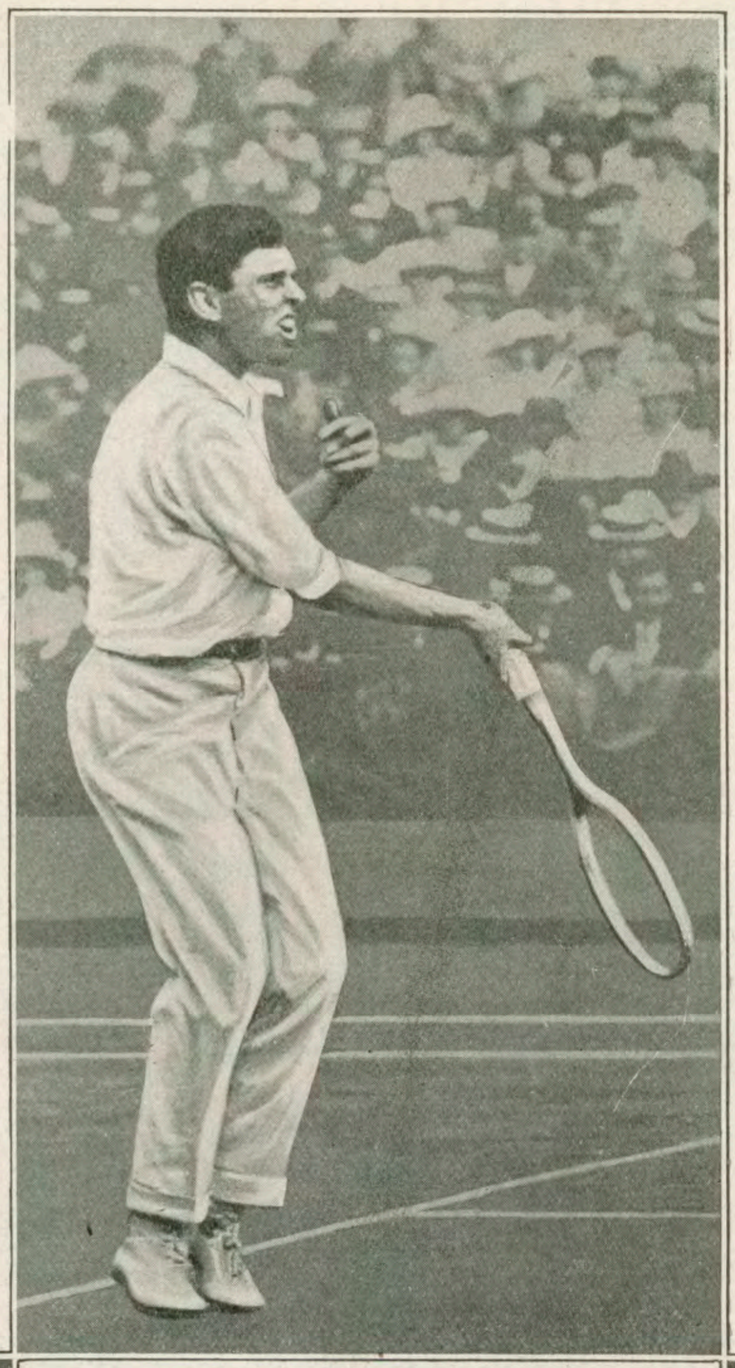
Le réglement spécifiant que la nation gagnante défendrait l'année suivante son titre chez elle, la Coupe perdit beaucoup de son intérêt depuis 1907. lorsqu'elle émigra en Australasie. Il était fort difficile de trouver des joueurs pouvant rester absents assez longtemps et les défenseurs du trophée étant les meilleurs joueurs du monde. Wilding et Brookes, il semblait improbable de voir avant longtemps revenir la Coupe.

Depuis 1900, cependant, le tennis avait fait en Europe de grands progrès et chacun prévoyait, si jamais la Coupe Davis devait revenir dans des parages moins lointains, une lutte excessivement intéressante pour la possession du trophée.

C'est à la vieille Angleterre qu'est revenu l'honneur de battre l'Australasie. Parke, Dixon et Beamish eurent bien la tâche facilitée par l'absence de Wilding, mais il restait Brookes et c'est un grand titre de gloire pour Parke d'avoir battu l'Australien dans son pays.

Huit nations ont pris part, cette année, à la compétition et le tirage faisait tomber :

Australie / Etats-Unis	Etats-Unis 4-1	Etats-Unis 3-0	Etats-Unis 3-0	Contre l'Angleterre.
Allemagne / France	Allemagne 3-1			
Afrique du Sud. / Canada	Canada 3-1	Canada 4-0		
Canada / Belgique	Belgique			



L'AMERICAIN R. N. WILLIAMS

R.-N. Williams triompha de Dixon, et ne joua pas le match contre Parke, l'Amérique ayant partie gagnée avant cette rencontre.

L'AMÉRICAIN MAC LOUGHLIN

Mac Loughlin, le meilleur représentant de l'Amérique, fut cependant battu par l'Anglais J.-C. Parke, mais prit sa revanche dans le double et, en battant Dixon, dans le simple.

Comme on le voit, les quatre concurrents les plus forts se trouvaient donc avoir à lutter les uns contre les autres, tandis que, de l'autre côté, le Canada arrivait à la finale, après avoir difficilement triomphé de l'Afrique du Sud et assez facilement disposé de la Belgique.

Le match France-Allemagne fut loin de tenir tout ce qu'il promettait. Decugis et Gobert, en simples, et Decugis-Germot, en doubles, avaient à rencontrer Rahe et Kreuzer et l'équipe Rahe-Kleinschroth; le manque d'entraînement de Gobert lui fit perdre ses deux simples et, bien que Decugis ait gagné son match contre Rahe, le double perdu par nos représentants donnait la victoire à l'Allemagne par 3 points à 1. Tirons de cette défaite, peut-être pas très régulière, la leçon de préparer un peu mieux des rencontres aussi importantes.

L'Australasie n'avait réuni, cette année, qu'une équipe de fortune: Doust, venu d'Angleterre, rejoignit Rice et Jones aux Etats-Unis où leur furent opposés Mac Loughlin et Williams et l'équipe Mac Loughlin-Hackett. Seul, le double fut gagné par les visiteurs après une longue partie en cinq sets.

A la suite de cette victoire, les représentants américains s'embarquèrent pour l'Europe et, pour s'entraîner, participèrent aux championnats de Wimbledon où ils obtinrent le succès que l'on sait.

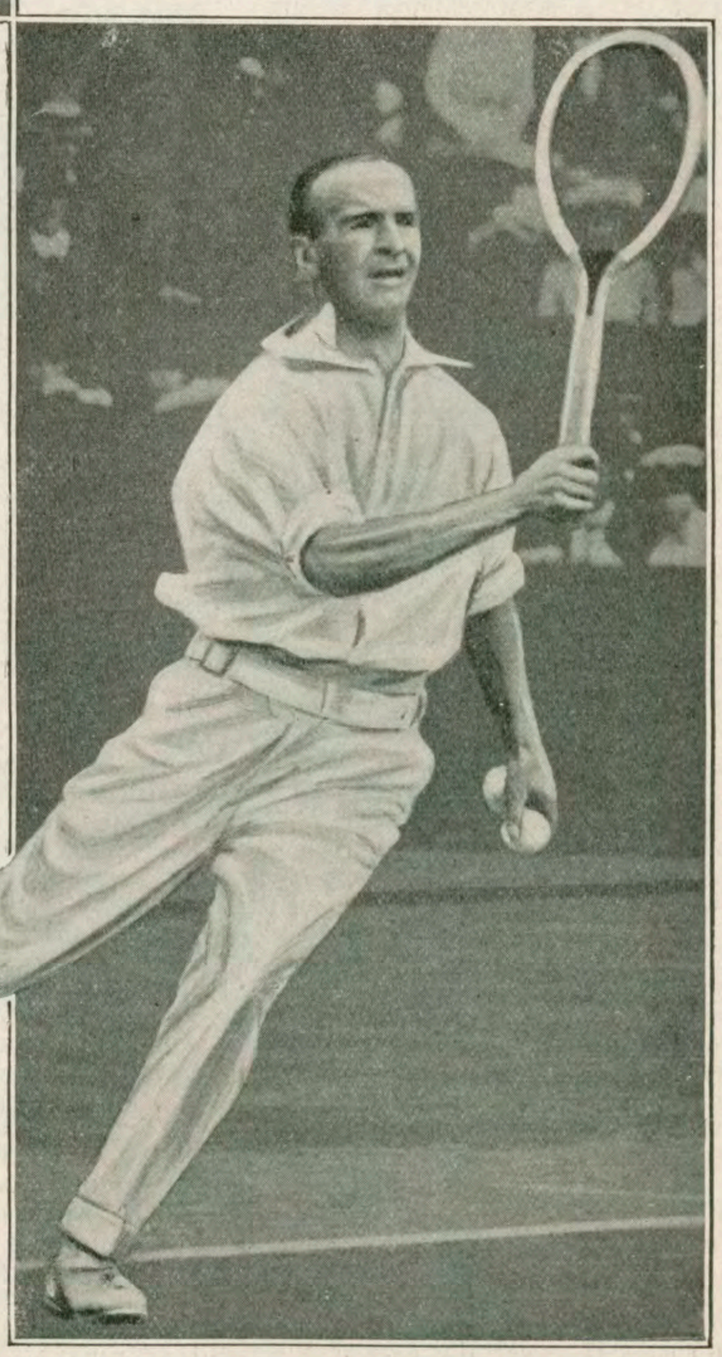
C'est à Nottingham, par mauvais temps, qu'ils battirent l'Allemagne. R.-N. Williams triompha facilement de Kreuzer, mais Mac Loughlin eut toutes les peines du monde à empêcher Froitzheim de gagner les trois premiers sets; ce dernier, encore assez mal entraîné, manqua de fond et laissa échapper la victoire. Le double entre Rahe-Kleinschroth et Mac Loughlin-Hackett fut extrêmement disputé, mais se termina cependant à l'avantage des Américains. Trois victoires à rien, tel est le bilan de cette rencontre qui opposait deux concurrents de force sensiblement égale.

Après cela, les Etats-Unis n'eurent aucune peine à se défaire du Canada pour avoir le droit de jouer contre le tenant : l'Angleterre.

La rencontre devait avoir lieu à Wimbledon, terrain que chacune des deux équipes connaissait; on les y avait vu jouer, aussi ne se fit-on pas faute d'établir des pronostics : en simple, Mac Loughlin remporterait deux victoires; le double devait revenir aux deux vétérans : Dixon-Ropert Barret. Quant aux matches de Parke et de Dixon contre Williams, ils reviendraient probablement aux représentants de l'Angleterre, qui resterait finalement détentrice de la Coupe.

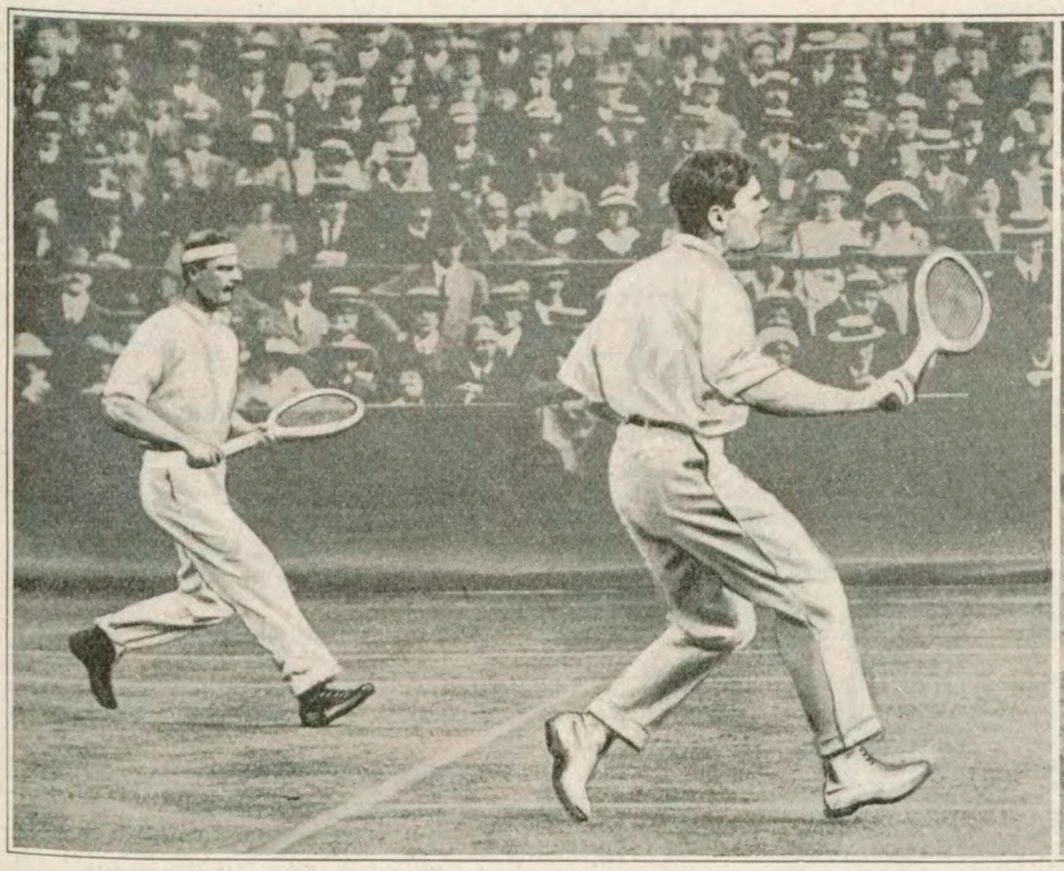
Dès le premier jour, toutes ses prévisions furent renversées, Parke battait Mac Loughlin et Williams, Dixon. Le premier de ces deux matches fut la contre-partie exacte de la précédente rencontre des deux joueurs aux championnats de Wimbledon. Alors que la fois précédente Parke semblait hésitant, ce fut, cette fois, l'Américain qui parut moins assuré qu'à l'ordinaire. Quant à Dixon, après avoir enlevé le 4e set 6-1, il laissa s'en aller le cinquième 5-7. Le lendemain, le double fut palpitant d'un bout à l'autre. Hackett, après avoir été faible au début, se réhabilita tout à fait dans la suite, mais la science de la paire anglaise tint en échec jusqu'à la fin l'attaque énergique des deux Américains.

Un incident faillit d'ailleurs au 4e set changer le résultat de la partie. Alors que les Anglais mènent 5-3, Mac Loughlin prend le service. à 40-30, il casse sa raquette : « Deuce », annonce l'arbitre. Les Anglais lui permettent très sportivement de servir une balle pour rien et voilà le jeu qui reprend Mais le changement de raquette se fait sentir, et Mac Loughlin manque une balle facile: « avantage dehors ». A ce moment critique, les Anglais sont à un point du match et le gain de ce point doit décider probablement du sort de la Coupe. Mais Mac Loughlin ne laisse pas échapper la partie; il sert aussi sûrement que s'il était à l'entraînement,



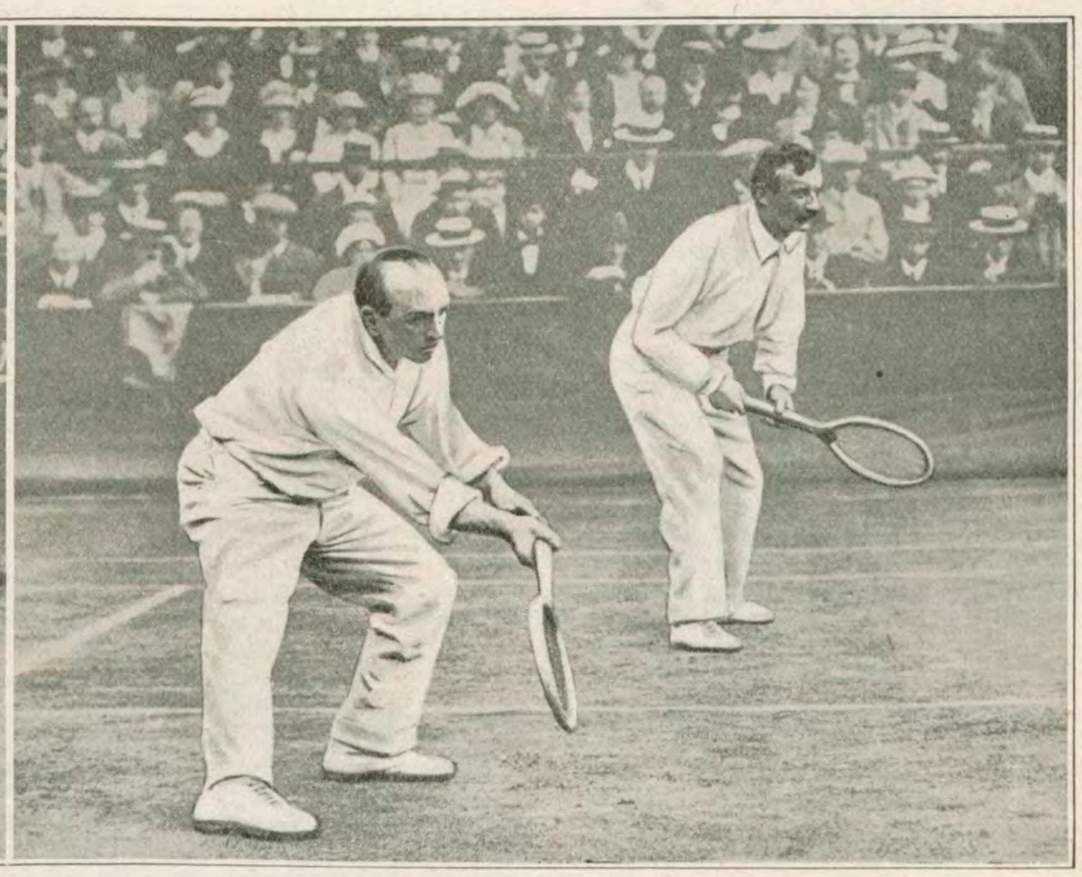
L'ANGLAIS J.-C. PARKE

J.-C. Parke remporta la seule victoire de l'Angleterre dans les finales, battant Mac Loughlin par 8/10, 7/5, 6/4, 1/6, 7/5.



LES AMERICAINS HACKETT ET MAC LOUGHLIN

Dans le double de la Coupe Davis, qui opposait les Américains Hackett et Mac Loughlin aux Anglais Barrett et Dixon, les Américains triomphèrent par 5/7, 6/11, 2/6, 7/5 6/4.



LES ANGLAIS BARRETT ET DIXON

Les Anglais Barrett et Dixon offrirent une très belle résistance aux Américains, mais leurs meilleures combinaisons ne purent triompher de la vigueur et de l'énergie de Mac Loughlin et Hackett.

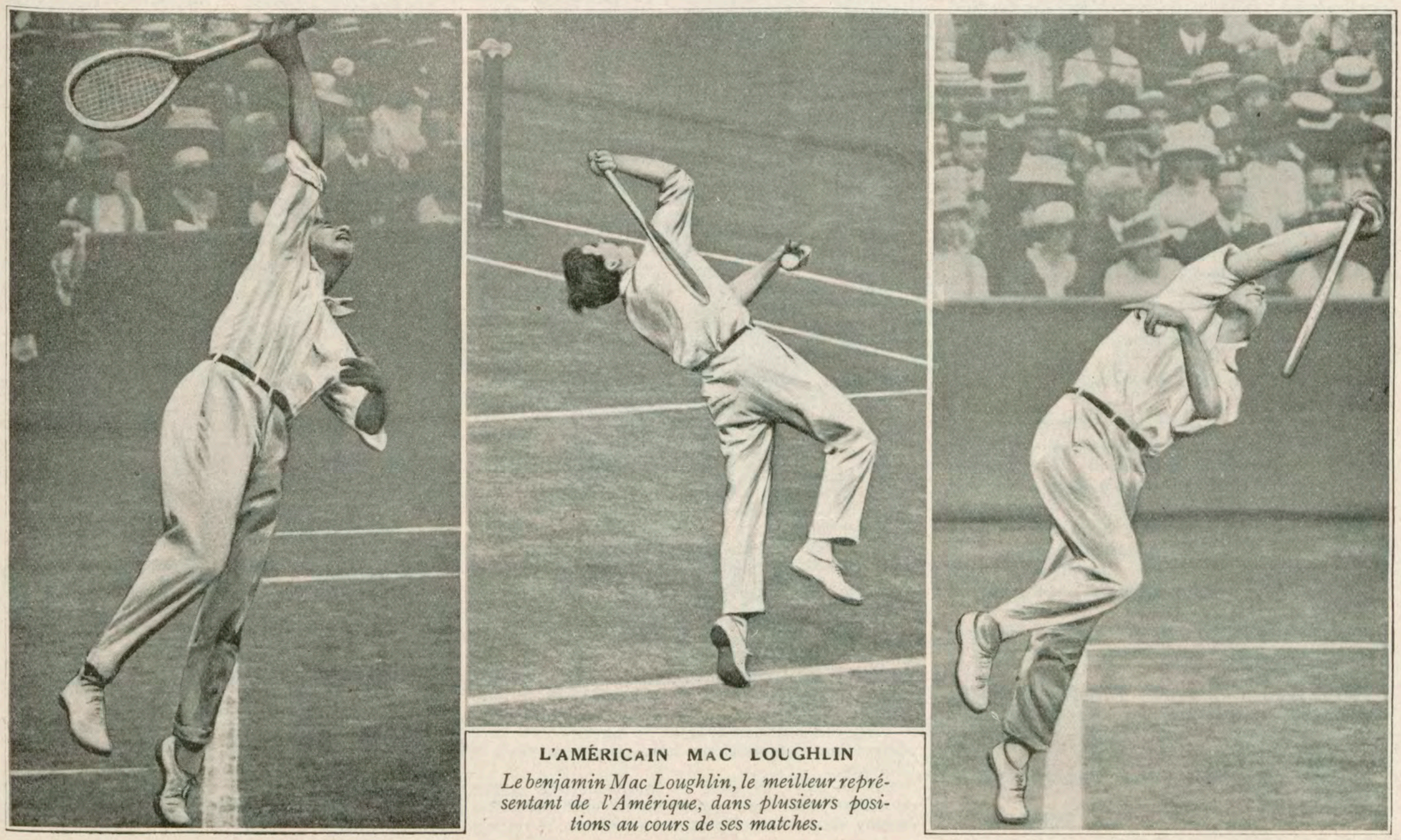
il gagne trois points consécutifs et l'effet moral de cette épreuve est si fort que Dixon commence le jeu suivant par une double faute. Les Américains gagnent ce set 7-5 et enlèvent le dernier 6-4. La Coupe était perdue pour l'Angleterre, car, le lundi suivant, Mac Loughlin n'eut aucune peine à battre Dixon et la victoire de Parke sur Williams ne pouvait plus changer le résultat final.

La Coupe Davis 1913 a donc été gagnée par une équipe de jeunes et, dans ces longs matches en cinq sets, la résistance physique a souvent fait pencher la balance en faveur de celui qui avait paru le moins sûr au début.

Mais ce qui semble paradoxal, c'est l'importance prépondérante que prend l'unique partie double en face des quatre rencontres de simples. Cela vient de ce qu'elle doit se jouer le deuxième jour alors que la lutte est encore indécise. Entre équipes de même force, il arrive, en effet, le plus souvent, que les simples sont partagés, un point d'un côté, un point de l'autre, le double fait gagner un deuxième point extrêmement important, et cet ensemble de circonstances est fort heureux, car il aurait été regrettable de sacrifier dans cette importante compétition internationale la tactique si intéressante du double, au jeu moins varié des parties simples.

Il est regrettable, encore une fois, que la France n'ait pu parvenir à la finale. Nos champions auraient pu, cependant, faire très bonne figure contre les Américains. Voilà la Coupe Davis partie en Amérique, il est à espérer que la compétition soit très importante l'année prochaine et que les nations n'hésitent pas à envoyer une équipe défendre leurs chances de l'autre côté de l'Atlantique. Peut-être, l'entraînement aidant, pourrons-nous remporter la victoire. Il semble en effet que, individuellement, nos meilleurs joueurs puissent tenir tête aux Américains sélectionnés. Et ne serait-ce pas un grand honneur pour la France de devenir le théâtre, la même année, de la Coupe Davis et des championnats du monde qui remportèrent en juin dernier un succès que les plus optimistes n'osaient prévoir.

JACQUES QUELLENNEC.



L'AMÉRICAIN MAC LOUGHLIN

Le benjamin Mac Loughlin, le meilleur représentant de l'Amérique, dans plusieurs positions au cours de ses matches.

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE SERA CONSACRÉ A L'AVIATION

Le prochain numéro double mensuel de la *Vie au Grand Air* paraîtra le 6 septembre. Il sera consacré à l'*aviation* et contiendra le compte rendu du *meeting d'hydravions de Deauville* au cours duquel sera disputé le Prix du Ministre de la Marine.

Ce numéro constituera une encyclopédie complète de ce sport bien national qu'est le plus lourd que l'air. Il sera entièrement redigé par les compétences les plus fameuses, qui nous donneront des études remarquables sur les diverses questions qui concernent actuellement l'aviation. Lorsque nous citerons les divers auteurs qui collaboreront à la *Vie au Grand Air* du 6 septembre, nos lecteurs se rendront compte de l'intérêt de ce numéro qui, comme tous les numéros doubles, sera vendu un franc. On y trouvera, en effet, entre autres signatures, celles de Roland Garros, Brindejonc des Moulinais, Alfred Leblanc, André Beaumont, Léon Morane et Raymond Saulnier, capitaine Marzac, Mlle Galenchikoff, etc., etc. C'est dire que toutes les célébrités de l'aviation ont bien voulu nous accorder leur précieux concours. Nous reviendrons d'ailleurs longuement sur ce numéro destiné à faire sensation.

NOTRE HORS-TEXTE

Nous publions dans ce numéro un hors-texte consacré au vainqueur du Tour de France cycliste, le coureur belge Philippe Thys. Ce brillant routier, qui a réussi à inscrire son nom sur le glorieux palmarès de la grande épreuve, est un jeune dont les traits sont peu connus du public. Le hors-texte que nous offrons aujourd'hui n'en est que plus intéressant.

NOTRE SUPPLÉMENT

Fidèles à notre habitude de traiter tous les sujets sportifs sans en omettre un seul, nous avons décidé de donner, dans ce numéro, un supplément de quatre pages consacré au Grand Prix de France, disputé au Mans, lundi et mardi derniers, sans cependant augmenter le prix de ce numéro.

LA VIE AU GRAND AIR.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

Voitures silencieuses

De la plage où j'écris ces lignes, j'entends les autos escalader la rude côte du Calvaire avec un bourdonnement de ruche en colère. Dans la paix infinie du soir qui tombe, un effroyable tintamarre s'élève. Il n'est pas un chauffeur qui n'ait l'échappement libre. Au tournant, la sirène mugit, le Klaxon se lamente, le Rossignol stride, le sifflet coupe l'air. Notes effroyables, bruits rauques de bêtes qu'on égorge. Un vieux marin qui est là me dit : « On se croirait sur les bancs, à Terre-Neuve, un jour de brume. »

Justement, je feuillette un recueil de catalogues d'automobiles. Il y a des 8-chx, des 15-chx, des 40-chx, des 60-chx, de tous les types, de toutes les vitesses, ayant à volonté un, deux. quatre, six, huit cylindres, et toutes ont cette uniformité caractéristique : « Voiture absolument silencieuse. »

Silencieuse ! Où les a-t-on vendues celles-là ? Pas ici, bien sûr, et, j'en ai bien peur, nulle part.

J'ai un ami — on n'est pas parfait — qui m'a dit, lors du dernier Salon : « Tu sais, j'ai acheté une six-cylindres Pourlépoare, une splendide voiture anglaise, nickelée comme un samovar, 37.500 francs ! Un rien ! Mais quel silence ! Le moteur en marche, l'oreille sur le capot, tu n'entends rien. Le carburateur est dans une boîte, il y a des carters avec soupapes, et les arbres à cames tournent au fond d'un carter spécial, muet et sourd comme un diplomate. »

J'ai revu la six-cylindres Pourlépoare. Elle est toujours nickelée. J'ignore si, l'oreille au capot, on entend le moteur en marche, mais chez moi, les volets fermés, les fenêtres closes, à deux kilomètres en haut de la côte, je l'entends. Elle possède simplement une sirène, une trompe, un avertisseur à mains, un sifflet sur l'échappement, et un « trois notes » qui nous envoie un « do, mi, sol » à une demi-lieue. Il n'y manque qu'un phonographe et des canons !

Voiture silencieuse ! Mon ami avance là-dedans en fanfare, il villégiature dans un orchestre de Wagner, côté des cuivres.

Et j'ai pensé à l'immortel Tartarin, de Daudet, à Escourbaniès, hurlant de sa voix de gong : Ah ! Ah ! Ah ! Peu de bruit ! Faisons du bruit ! *Et j'ai relit l'épigraphe du livre célèbre :*

« En France, nous sommes tous un peu de Tarascon. »

WHIPPER.

HIPPISME

Le Traditionalisme

Chassé peu à peu des courses : il règne sur l'élevage.

Nous avons commenté l'autre jour l'étrange attitude de ces jurés anglais qui, dépassant quelque peu leurs attributions, se sont prononcés contre la monte américaine à propos d'une affaire de diffamation.

Il est bon d'ajouter qu'en agissant ainsi, ces braves citoyens se sont faits les porte-paroles de personnages plus autorisés qu'eux en la matière. Ils ont suivi les indications du juge, qui, lui, s'est laissé influencer par les dépositions de sportsmen spécialement qualifiés.

Cette démonstration du jury prend donc sa place dans la campagne sourde qui est dirigée en Angleterre depuis quelque temps contre la monte américaine.

Or, que peut-on reprocher à cette dernière ? Pas grand chose, ou, du moins, rien qu'on n'ait pu aussi bien alléguer contre la monte anglaise ; car il est peut être exagéré de croire que les bousculades soient beaucoup plus nombreuses aujourd'hui qu'autrefois.

Non, la véritable idée qui pousse les promoteurs de ce mouvement, c'est le respect de la tradition. La monte américaine est une nouveauté, qui s'est imposée dès le jour de son apparition ; elle s'est imposée, si bien qu'après avoir été l'apanage exclusif des jockeys américains, elle a été adoptée par les jockeys anglais, français ou autres, qui, grâce à cette tactique, ont reconquis le rang dont ils avaient été momentanément dépossédés.

Il est beaucoup d'Anglais qui n'ont pas pardonné à la monte américaine cette brusque intrusion ; ils l'ont chargée de tous les crimes, prétendant que la position du cavalier déterminait les claquages en surchargeant l'avant-main et entraînait les bousculades en s'opposant à la correcte direction du cheval. Comme si claquages et bousculades étaient d'introduction récente !

Mais nous n'allons pas discuter à nouveau cette question de la monte américaine. Ce que nous voulons démontrer aujourd'hui, c'est l'influence prépondérante exercée par le traditionalisme sur l'institution des courses, en France aussi bien qu'en Angleterre.

Chacun sait que les Anglais sont un peuple essentiellement épris de tradition. Nul n'a plus qu'eux le respect de l'héritage transmis par les ancêtres. Ce sentiment conservateur a souvent d'excellents effets, mais à condition de ne pas le pousser trop loin au détriment des enseignements de notre raison ; car, ce qu'il faut lui opposer, ce n'est pas l'esprit révolutionnaire, qui veut tout changer par principe, mais la méthode rationaliste, qui soumet toutes choses à l'examen de la raison.

Par un phénomène curieux, lorsque les courses ont été introduites en France où elles se sont modelées peu à peu sur leurs aînées d'Angleterre, elles ont amené avec elles le traditionalisme britannique. Certes il n'était pas mauvais, dans la première période, de nous borner à suivre servilement le modèle fourni par un pays qui nous avait devancé en la matière de plus d'un quart de siècle.

Mais, maintenant que l'institution a conquis en France droit de cité, on ne doit pas hésiter à rejeter franchement l'aveugle traditionalisme pour le remplacer par un rationalisme prudent. Nous disons prudent, parce qu'il ne faut pas perdre de vue que l'Angleterre est encore l'endroit où les expérimentations les plus sérieuses se poursuivent depuis l'époque la plus éloignée ; c'est donc là qu'il est nécessaire de rechercher l'inspiration, tout en n'oubliant pas à l'occasion, que les conditions ne sont pas les mêmes des deux côtés du détroit.

Depuis un certain temps, il est bon de le reconnaître, les courses françaises semblent, d'une façon générale, s'orienter sous une impulsion de recherche et de progrès, dont les bons effets commencent à se faire sentir. Sans avoir la prétention de donner une nomenclature complète, rappelons les mesures de répression contre les doping, les prix de cavalerie, les épreuves de circonscription, et bien d'autres innovations importantes ou menues, qui décèlent une préoccupation constante de mieux faire.

Il nous serait particulièrement agréable, en nous bornant à développer ces éloges mérités, de ne faire entendre aucune critique. Il faudrait alors négliger le véritable but des courses de chevaux et faire abstraction complète de tout ce qui a trait à l'élevage.

Sur ce sujet, en effet, le traditionalisme règne en maître absolu : et, comme les éleveurs d'autrefois étaient simplement livrés à eux-mêmes, le respect de la tradition exige qu'on n'en fasse pas plus pour ceux d'aujourd'hui. Poussé à ce point, ce sentiment se modifie : il devient le défaut d'initiative et même le manque de réflexion.

Reprenons, en peu de mots, la genèse de l'institution : les courses ont été fondées pour encourager l'amélioration de la race chevaline. En vue d'atteindre ce but, toute une série d'épreuves est organisée afin de déterminer les meilleurs produits de l'élevage. Mais comment obtenir ces meilleurs produits ? Personne n'essaie de répondre à cette question : ni l'Administration des haras, ni les Sociétés de courses, ni le Syndicat des éleveurs. Que penser alors ?

Chaque année, on publie de longues statistiques sur les gains des propriétaires et sur les succès des jockeys : à part une malheureuse liste des étalons vainqueurs, on ne trouve aucun document qui puisse servir de guide aux éleveurs, qui leur montre les résultats obtenus par les principaux croisements, qui leur indique de quel côté diriger leurs efforts consciencieux.

Et cependant, ce travail leur serait excessivement utile ; car il leur est impossible de l'exécuter eux-mêmes. Il faudrait un temps considérable et un grand nombre d'ouvrages coûteux et difficiles à se procurer.

A propos de ces ouvrages, il est inouï qu'il n'existe pas en France une bibliothèque, sinon ouverte au public, du moins réservée aux spécialistes, et dans laquelle seraient réunis les Stud Books des différents pays et tous les livres intéressants se rapportant aux courses.

Il est véritablement incroyable qu'un organisme officiel n'ait pas encore eu l'idée de dresser une collection des photographies des principaux performers de chaque année, en y adjoignant celles des arrivées des grandes épreuves. Dans vingt ans d'ici, on ne pourra trouver les documents d'aujourd'hui que chez les particuliers.

Il est certain qu'il y a là tout un ensemble de lacunes, qu'il serait facile de combler avec un peu d'initiative. Espérons que cette tâche attirera un jour l'attention d'un des mécènes qui possèdent une écurie de courses ; ce serait une œuvre utile aux éleveurs et surtout aux progrès de l'élevage.

Ce serait cependant trop beau, nous n'osons pas y penser ?

RENÉ RIONDET.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 10 AOUT. — *Hippisme.* — Deauville (Prix Florian de Kergorlay).

DIMANCHE 10 AOUT. — *Course à pied.* — Circuit pédestre de l'Ouest.

DIMANCHE 10 AOUT. — *Natation.* — Les Audax nageurs.

MARDI 12 AOUT. — *Hippisme.* — Deauville (Critérium de Deauville).

VENDREDI 15 AOUT. — *Hippisme.* — Deauville (Prix Guillaume le Conquérant).

VENDREDI 15 AOUT. — *Automobile.* — Liége-Paris-Liége (motocyclettes).

SAMEDI 16 AOUT. — Deauville (Grand Steeple-chase).

RÉSULTATS TECHNIQUES

AVIATION

DU 28 JUILLET AU 4 AOUT

MARDI 29 JUILLET. — Etampes. — Marcel Cavelier couvre 800 kilomètres, concourant pour la Coupe Michelin.

MERCREDI 30 JUILLET. — Etampes. — Marcel Cavelier couvre 1.013 kilomètres totalisant pour la Coupe Michelin.

JEUDI 31 JUILLET. — Etampes. — Marcel Cavelier s'adjuge la Coupe Michelin, ayant couvert 2.590 kilom. 720 en trois jours.

JEUDI 31 JUILLET. — Londres. — Salmet vole de Paris à Londres, après avoir fait étape à Folkestone.

SAMEDI 2 AOUT. — L'aviateur Gilbert, parti de Villacoublay à 4 h. 45 du matin, fait escale à Vittoria et atterrit à Cacérès à 7 h. 55, couvrant une distance de 1.300 kilomètres.

DIMANCHE 2 AOUT. — L'aviateur Maurice Guillaux part d'Issy-les-Moulineaux à 4 h 36 du matin et atterrit l'après-midi à Almeida, sur la frontière de Portugal, ayant couvert 1.200 kilomètres.

CYCLISME

JEUDI 31 JUILLET. — Buffalo. — *Course de six heures :* 1. Egg-Deruyter ; 2. Lapize-Brocco ; 3. Vanhouwaert-Vandenberghe (distance couverte dans les six heures : 240 kilomètres).

DIMANCHE 3 AOUT. — Parc des Princes. — *Course de l'heure* (derrière motocyclettes) : 1. Darragon (75 kilom. 333 ; 2. Vanderstuyft, 74 kilom. 600 ; 3. Parent, 73 kilomètres ; 4. Humann, 70 kil. 300 ; 5. Sérès, 69 kilom. 600 ; 6. Bruné, 66 kilom. 500.

ATHLETISME

MARDI 29 JUILLET. — Marche. — Milan. — L'Italien Altimani bat le record de l'heure qui lui appartenait déjà, couvrant 13 kilom. 403 m. 7.

DIMANCHE 3 AOUT. — Natation. — *Championnat féminin de grand fond (4 kilometres) :* 1. Mlle Léonie Cornet, en 1 h. 6 m. ; 2. Mlle Berthe Conte, en 1 h 8 m. ; 3. Mlle Henriette Hoss, en 1 h. 8 m. 2 s. ; 4. Mme Decorne ; 5. Mlle Yvonne Degraine ; 6. Mlle Renée Dardère ; 7. Mlle Juliette Gardelle ; 8. Mlle Alice Pezet ; 9. Mlle Antraignes.

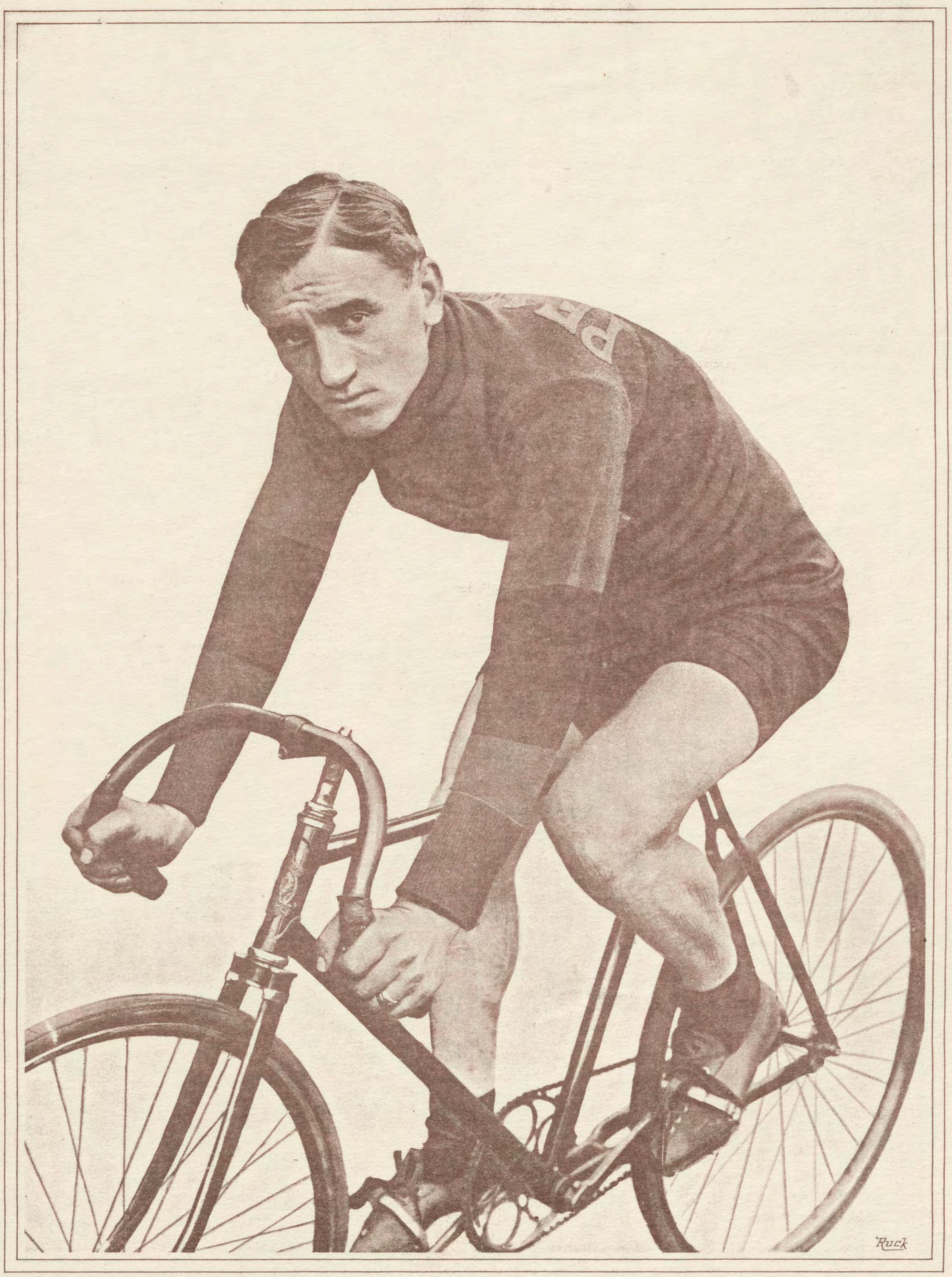
LAWN-TENNIS

LUNDI 28 JUILLET. — Londres. — Les Etats-Unis gagnent la Coupe Davis, totalisant 3 victoires sur 4 matches joués contre l'Angleterre.

HIPPISME

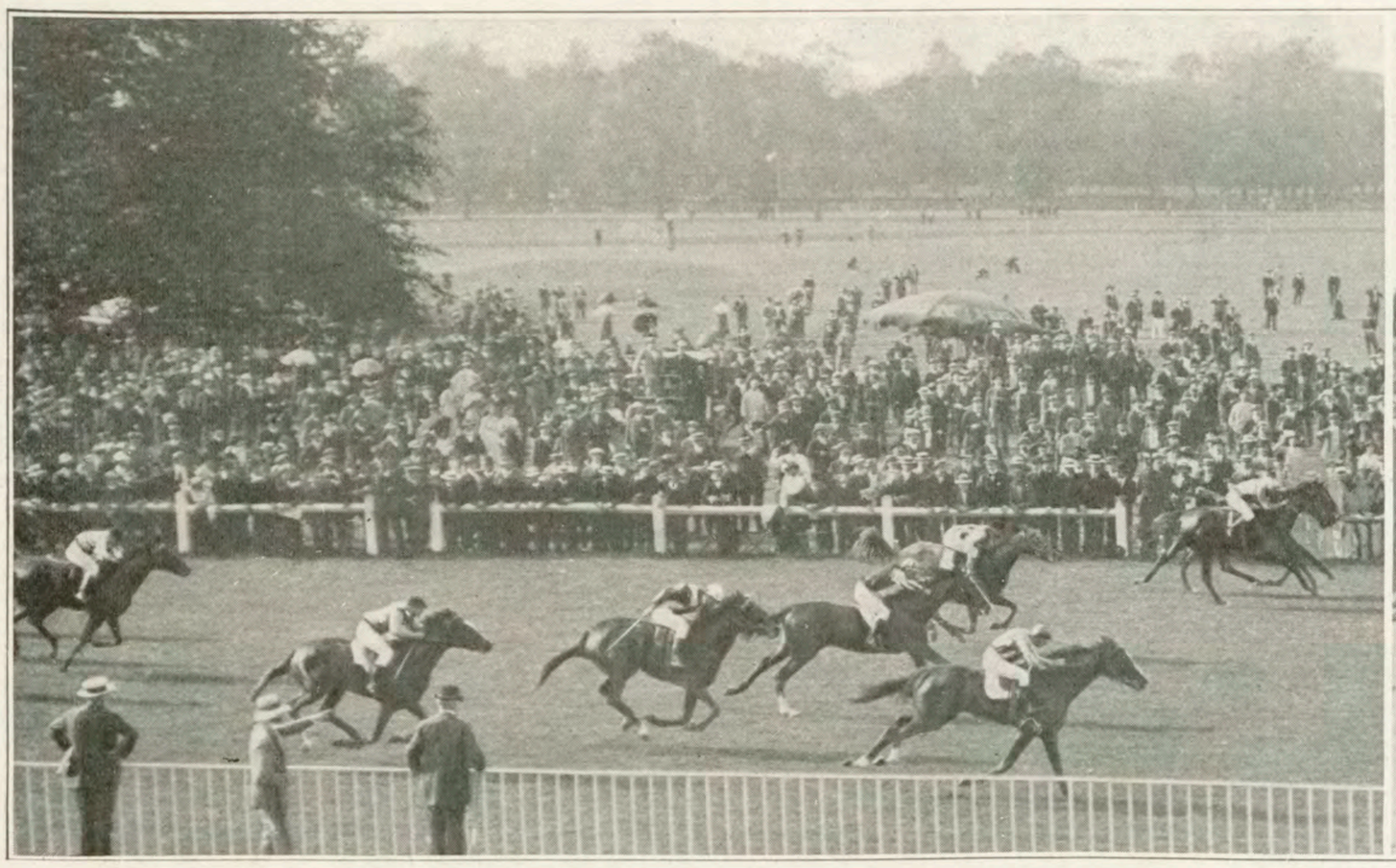
LUNDI 28 JUILLET. — Le Tremblay. — *Prix La Flèche* (10.000 francs, 900 mètres) : 1. Balançoire, à M. C. Carrell (G. Stern) ; 2. Miette. — P. M. : gag., 33 francs ; pl., 19 francs, 20 fr. 50.

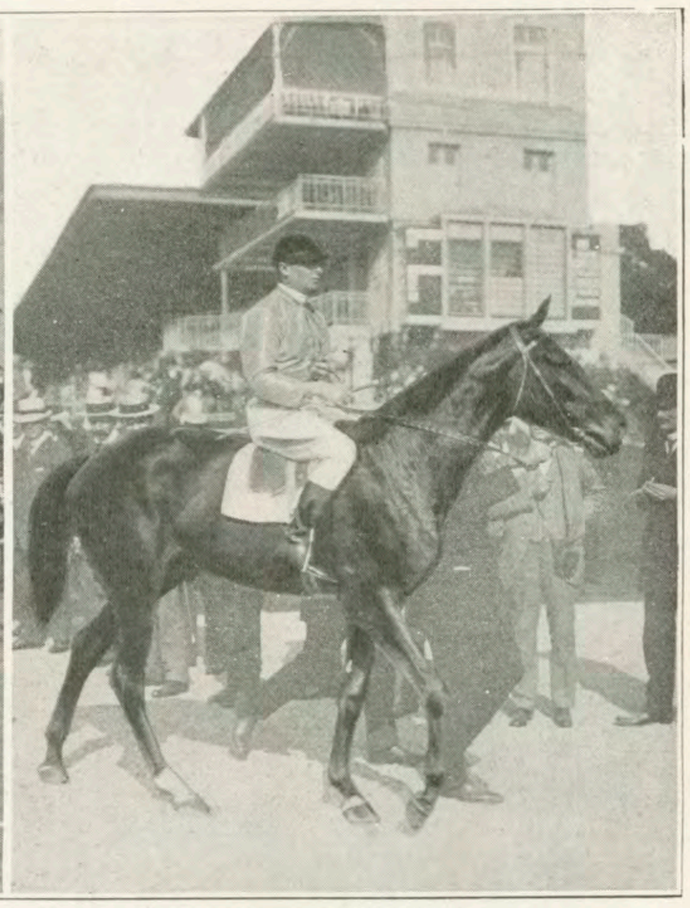
DIMANCHE 3 AOUT. — Vichy. — *Grand Prix de Vichy* (100.000 francs, 2.600 mètres) : 1. Tripolette, au comte de Boisgelin (O'Connor) ; 2. Huningue ; 3. Rouble. — P. M. : gag., 23 fr. 50 ; pl., 10 francs ; 13 fr. 50 ; 9 francs.



PHILIPPE THYS

Vainqueur du onzième tour de France cycliste



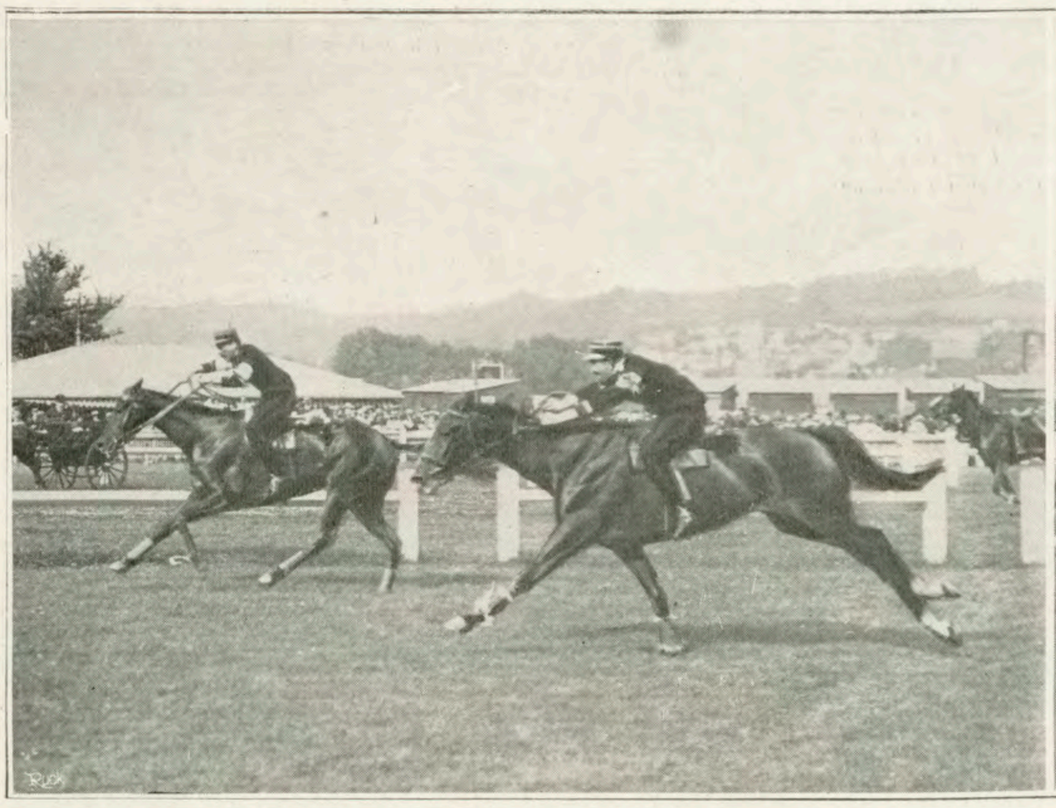


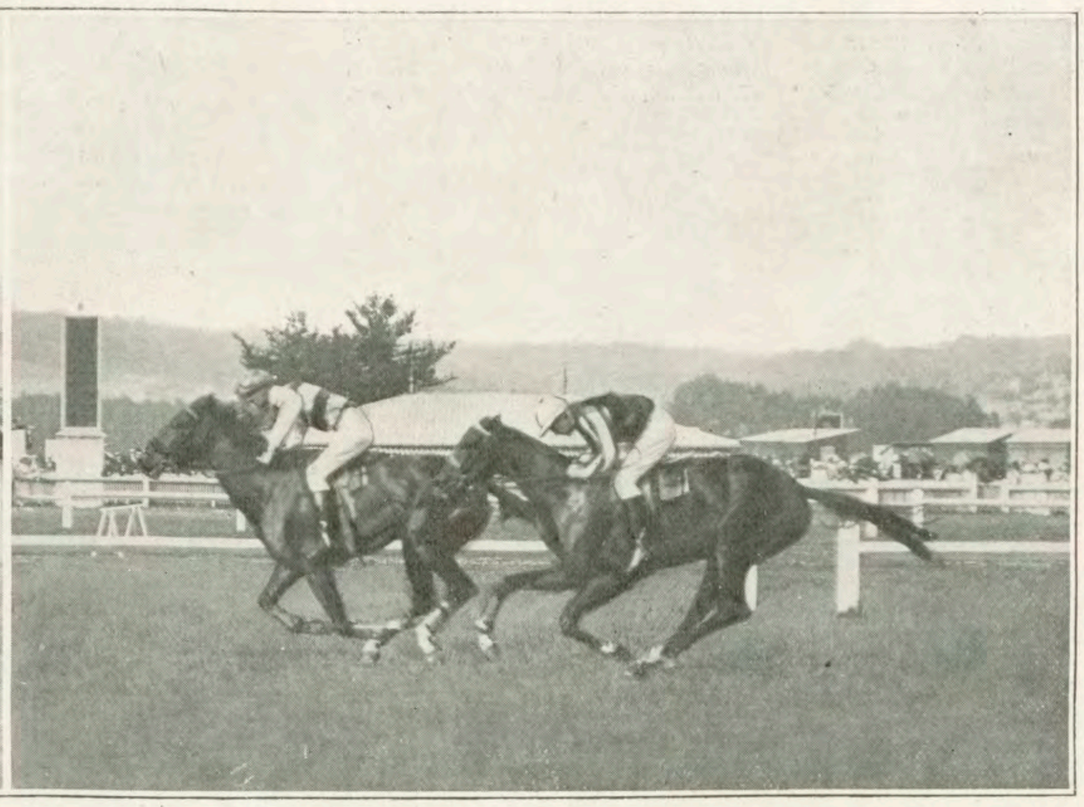
LE DEUXIÉME CRITERIUM (1.100 mètres, 6.000 fr.) — Chantilly 29 juillet, à 50 mètres de l'arrivée.

Juanita, Felicitas, New Star, Sakountala se sont détachées les premières. A la distance, Juanita et New Star avaient l'avantage, mais New Star quittait sa ligne et Juanita gagnait par une tête.

KUMMEL

Kummel (O'Connor), à M. Ed. Kann, a gagné le Critérium des poulains, le 29 juillet, à Chantilly.





(Clichés de notre envoyé spécial.)

Morning Moor. Colorado.

LE MILITARY DE NORMANDIE (Steeple, 4.100 m.). — Deauville, 2 août.

Le Steeple militaire fut remporté par Morning Moon, que montait le lieutenant de Malherbe, battant d'une demi-longueur Colorado, monté par M. Rouyer; Le Messager, 3e, était à 5 longueurs.

Urbaine. Vingt Hanaps.

LE PRIX DE LA SOCIÉTÉ DES STEEPLES (Steeple 3.800 m., 5.000 fr.)

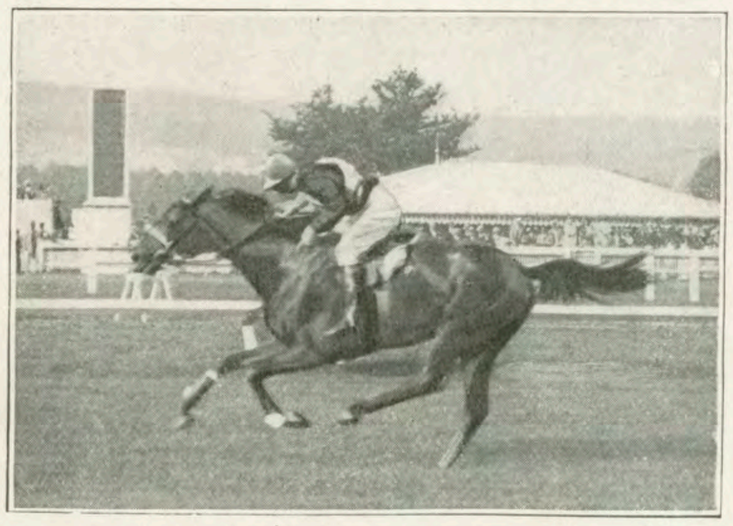
Urbaine gagna le Prix de la Société des Steeples-chases après avoir mené à peu près d'un bout à l'autre. Malgré une attaque vigoureuse de Vingt Hunaps, elle conservait une demi-longueur sur le poteau.

DE CHANTILLY A DEAUVILLE

La Saison parisienne est terminée, les chevaux vont maintenant aux eaux ou à la mer comme de parfaits mondains. Et là, ils tenteront de glaner le plus de prix possible, pour parer sans doute aux frais de leur entretien coûteux. La vie est si chère sur les plages!

Le meeting de Deauville a commencé samedi dernier. Nous parlerons moins des courses, dont l'intérêt fut restreint, que des transformations heureuses apportées à l'hippodrome. D'abord, il convient de complimenter les dirigeants de cette coquette piste d'avoir réussi le tour de force d'améliorer, de remanier, de refaire presque totalement la piste et d'avoir été prêts à l'heure prévue. Les tribunes sont particulièrement bien comprises. Les anciennes dispositions ont été conservées en grande partie, mais avec des changements de détail, des décorations florales qui égaient l'œil. De toutes les places maintenant, le spectateur peut suivre les moindres incidents du parcours, grâce à la direction donnée aux tribunes. Quant aux terrasses, si elles permettent d'observer avec exactitude toutes les phases des épreuves en ligne droite, elles sont appréciées hautement par les profanes qui admirent une vue merveilleuse. Enfin, le pavillon des balances a été agrandi à la joie de tous ceux que leurs occupations appellent dans cette enceinte.

Telles sont quelques-unes des améliorations apportées au champ de courses de Deauville par le comte Le Marois et ses collaborateurs. Dans ces conditions, il était difficile de suivre d'un œil attentif les diverses épreuves, tant chacun s'occupait de comparer avec l'ancien Deauville, et, je dois le dire, toujours à l'avantage du nouveau. D'ailleurs, la première journée fut calme, presque terne au point de vue sportif.



LE PRIX DE LA REINE MATHILDE (haies, 2.800 m.)

Le Prix de la Reine Mathilde, le plus important de la journée d'ouverture de Deauville, fut gagné par Le Systémier de très peu sur Sigismond,

Je ne contenterai de dire quelques mots du Grand Prix de Vichy, auquel je n'eus d'ailleurs pas le plaisir d'assister, ne pouvant être à la fois à Deauville et à Vichy.

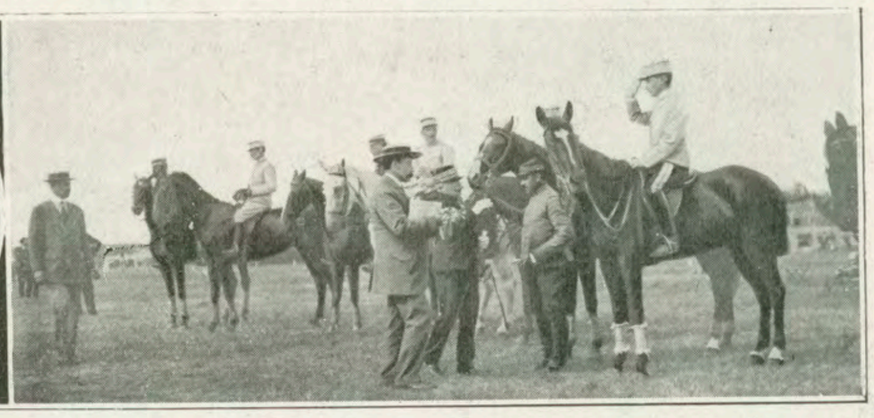
La grande épreuve de 100.000 francs avait réuni douze partants. Grand d'Espagne II menait le train, jusqu'en face où Huningue se rapprochait du leader pour prendre le commandement à son tour. Il était nettement détaché au tournant et semblait avoir la course à sa merci, lorsqu'au milieu de la ligne droite O Connor, avec une énergie rare, obligeait Tripolette a fournir le rush splendide qu'elle fit admirer dans la plupart de ses belles victoires. Le résultat ne se faisait pas attendre : Tripolette passait et gagnait facilement, par une demi-longueur. Rouble était troisième à trois longueurs, battant Cédric d'une encolure. La course avait été merveilleuse de régularité et était, sans conteste, revenue à la meilleure.

S.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

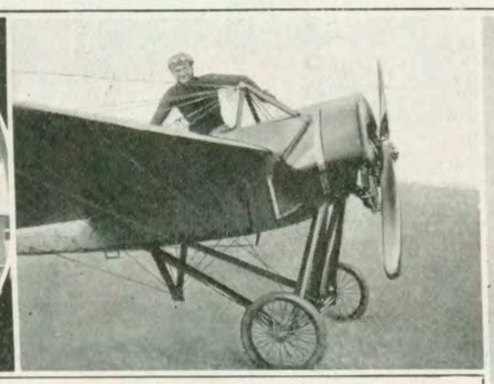
Le départ de la course de 6 heures à l'américaine, disputée à Buffalo le jeudi 31 juillet et remportée par l'équipe Egg-Deruyter qui couvrit 240 kil. 400 mètres. C'était Petit-Breton qui donnait le départ.

Le jockey J. Jennings, organisateur de la fête sportive de Maisons-Laffitte.

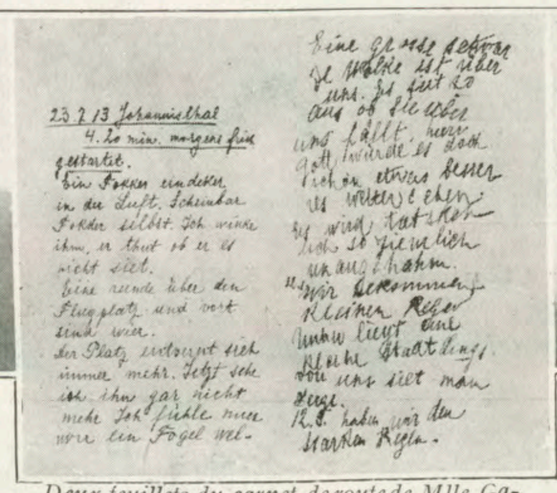


Au concours hippique de Dinard: (de gauche à droite) M. Marcellin, lt de Clerville, cap. Thomas, lt Pélissier, lt de la Hamelinaye; (au centre) le prince de Faucigny-Lucinge et le général Sordet.

Le lieutenant aviateur allemand Stoll, qui a trouvé la mort à Mulhouse dans une chute de 15 mètres.



Le jeune aviateur Biot a fait son apprentissage en quelques jours; les exhibitions qu'il fit sur son Morane-Saulnier, hélice Chauvière, furent très remarquées.



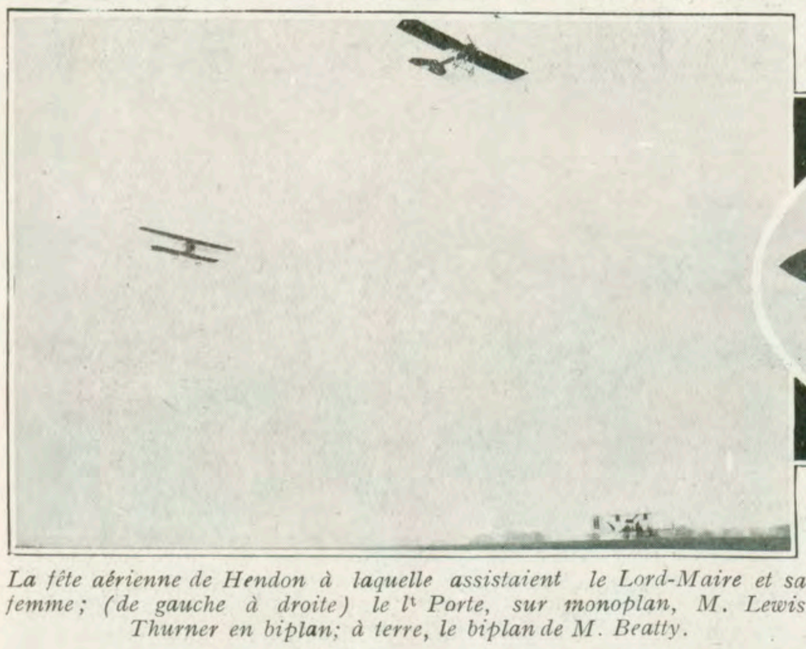
23/2/13 Johannisthal
4.20 min. morgens früh
gestartet.
Ein Fokker entdeckt
in der Luft. Scheinbar
Fokker selbst. Ich winke
ihm, er thut ob er es
nicht sieht.
Eine runde über den
Flugplatz und fort
sind wir.
Der Platz verbirgt sich
immer mehr. Jetzt sehe
ich ihn gar nicht
mehr. Ich fühle mich
wie ein Vogel mei-

Eine gerade Letture
de Wolke ist über
uns. Es fast so
aus ob sie über
uns fällt. Herr
Gott in der 4 ist doch
recht etwas besser
in Wolken? Eben
ist wird das schon
recht schwierig
werden.
Wir kommen
Kleinen Regen
Nun liegt eine
dicke Schicht
von uns tief man
Berge.
P.S. haben wir den
starken Regen.

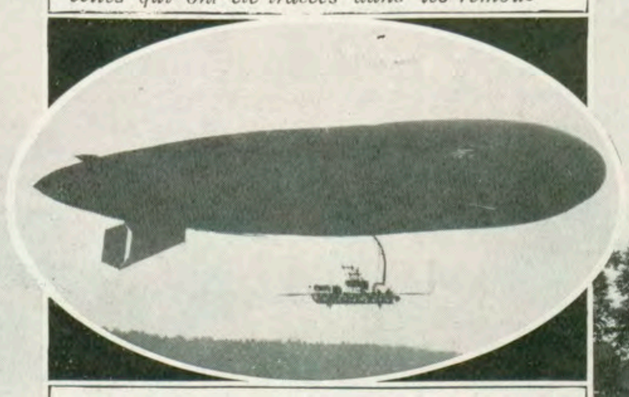
Deux feuillets du carnet de route de Mlle Gaianchikoff, que nous publions p. 655. On remarque les lignes écrites par le beau temps et celles qui ont été tracées dans les remous.

Alexander, le vainqueur de la course de motocyclettes Saint-Sébastien-Bilboa (225 kil.) catégorie des 350 centimètres cubes.

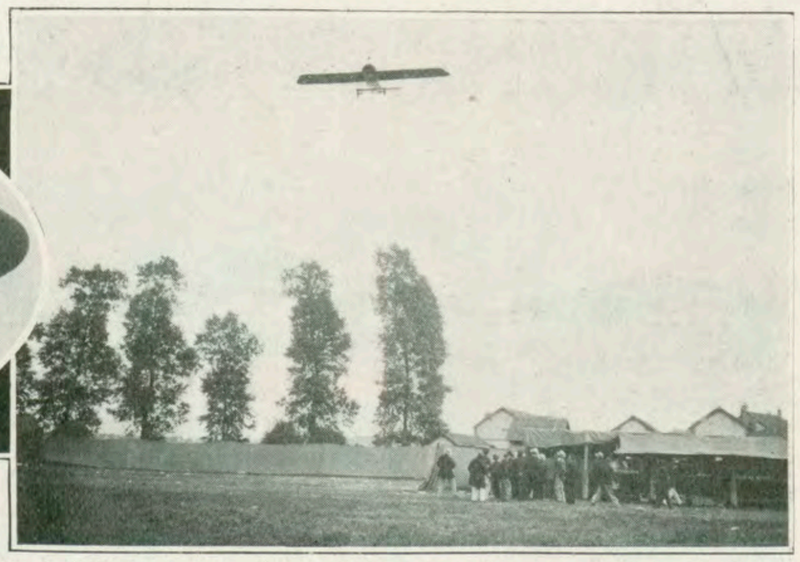
Enrico Toti, unijambiste, a couvert 18.000 kil. en bicyclette à travers l'Europe en deux ans.



La fête aérienne de Hendon à laquelle assistaient le Lord-Maire et sa femme; (de gauche à droite) le lt Porte, sur monoplan, M. Lewis Thurner en biplan; à terre, le biplan de M. Beatty.

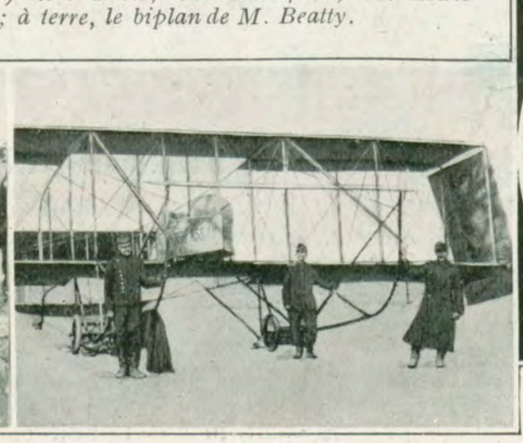


Le Clément-Bavard (7.000 m. c.) vient de faire ses premières sorties.



L'aviateur Biot, qui, on s'en souvient, fut un des cinq qui allèrent au-devant de Brindejonc des Moulinais, lors de son triomphal retour à Paris, évoluant sur son Morane-Saulnier, hélice Chauvière, aux environs de Cloy.

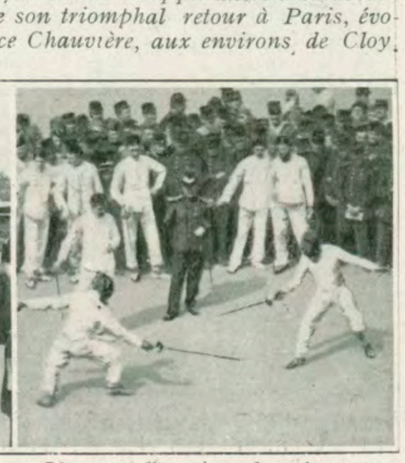
Mlle Marvingt, l'aviatrice bien connue, qui participa le 20 juillet à Lille à un concours d'atterrissage.



Un des aéroplanes de l'armée roumaine; on remarquera la cellule supérieure, qui peut se rabattre sur les côtés. Ces appareils sont très admirés en Roumanie.

L'arrivée de la Coupe de Liverpool (2.200 m. 3.500 fr.) disputée le 25 juillet et gagnée par Longlet.

Le départ de la course de 100 kil. disputée à Anvers le 20 juillet. Linart s'y classa 1er, couvrant la distance en 1 h. 19 m. 46 s.

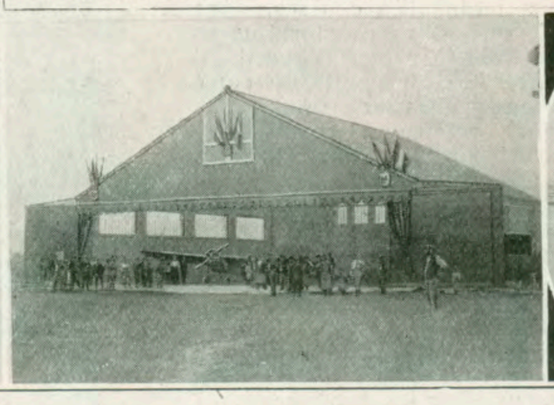


L'assaut d'escrime donné au cours de la fête sportive du Mont-Valérien organisée à l'occasion de la remise du drapeau du 8e génie.

Mlle Léonie Cornet, qui a effectué le meilleur temps dans la traversée de Paris à la nage (4 kil. en 1 h. 6 m.).

Le départ, au Parc des Princes, de la course d'une heure derrière motos, gagnée par Darragon (75 kil. 333) devant Vanderstuyft et Parent.

Prince Palatine, fils de Persimmon, vient d'être acheté par M. Jack Joël, pour 1.181.250 francs, somme qui constitue un record.



L'inauguration du hangar offert par le Comité d'aviation militaire à Brienne-le-Château, le 27 juillet, ce qui donna lieu à une belle fête patriotique.

Mlle Yvonne Degraine, âgée de 13 ans, remporte le championnat féminin de grand fond (4 k. en 1 h. 10 m. 10 s.)

Le Gérant: Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti dir., 12-13, impasse Ronsin. Paris.